This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HE
2169
B95

UC-NRLF
$B 98 046

Geschichtliche Entwickelung

des

Gütertarifwesens

der

Eisenbahnen Deutschlands.

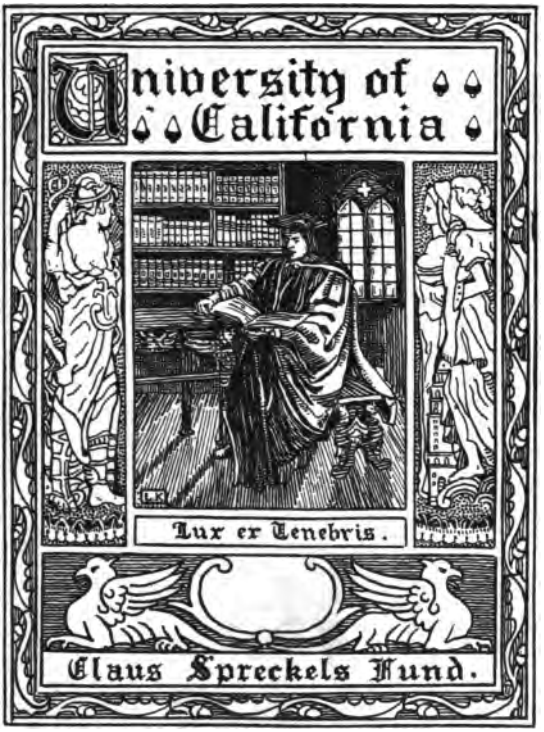
Ein Beitrag zum Verständnis der Tariffrage der Gegenwart.

Von

Hans Burmeister.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1899.

YC 89536


University of California
Lux ex Tenebris.
Claus Spreckels Fund.

Geschichtliche Entwickelung

des

Gütertarifwesens

der

Eisenbahnen Deutschlands.

Ein Beitrag zum Verständnis der Tariffrage der Gegenwart.

Vortrag,
gehalten im staatswissenschaftlichen Seminar der
Universität Halle a. S.

von

Hans Burmeister.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1899.

HE169
.B95

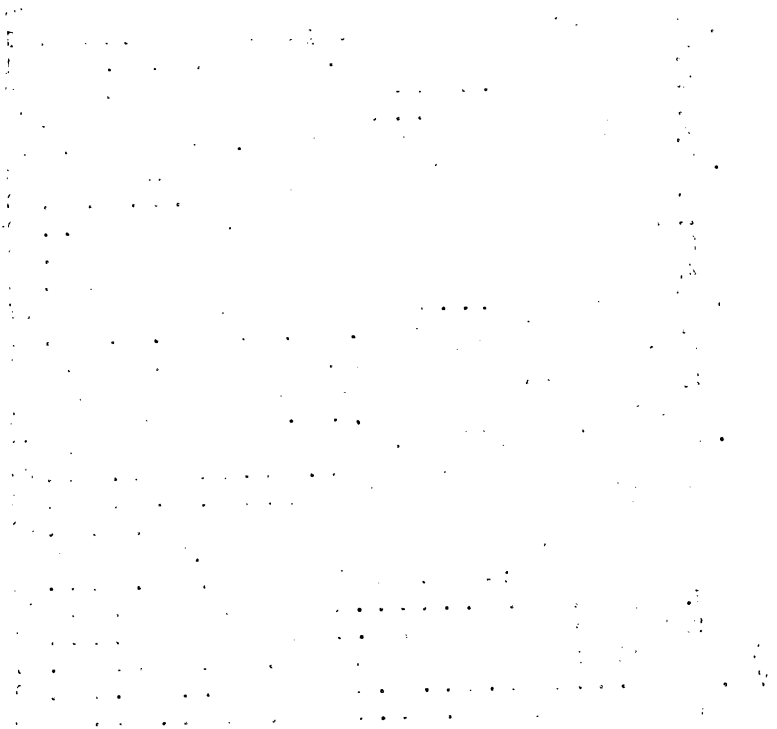
STRECKER

Alle Rechte vorbehalten.

Inhaltsverzeichnis.

		Seite
I.	Geschichtliche Übersicht bis zur Beratung des Reformtarifs	1
	1. Entwickelung des Wertsystems	1
	2. Der Raumtarif	8
	3. Das gemischte System	12
	4. Weitere Entwickelung bis zum Reformtarif	13
II.	Untersuchung über die Berechtigung des Wert- und des Raumsystems	16
	1. Die Selbstkosten als Grundlage des Wertsystems	16
	2. Die Selbstkosten als Grundlage des Raumsystems	19
	3. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Raumsystems	22
	4. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Wertsystems	23
III.	Die Differentialtarife	27
	1. Begriff und Entstehungsgründe	27
	2. Bekämpfung der Differentialtarife	29
	3. Stellungnahme der Regierungen, besonders der preußischen, zu den Differentialtarifen	34
IV.	Der Reformtarif von 1877	40
	1. Erläuterung	40
	2. Die Organe seiner Weiterentwickelung	43
V.	Entwickelung zur materiellen Tarifeinheit in Deutschland	48
VI.	Zuständigkeit für das Tarifwesen in Preußen seit der Verstaatlichung der Privatbahnen	51
	1. Behörden	51
	2. Beratende Körperschaften	54
VII.	Tarifkontrolle des Reichs	57
VIII.	Schluß	59
	Quellen	63

185216



LIBRARY OF THE UNIVERSITY

I.

Geschichtliche Übersicht bis zur Beratung des Reformtarifs.

1. Entwickelung des Wertsystems.

Bei Beginn der Eisenbahnära in Deutschland waren die ersten Gütertarife, schon infolge des anfänglich lokalen Charakters der Eisenbahnunternehmungen, äußerst einfach; sie enthielten neben den Beförderungsbedingungen meist nur wenige, nach Centner und Meile berechnete Tarifsätze für Güter aller Art (die sogenannten Kaufmannsgüter) und daneben für eine geringe Anzahl minderwertiger Rohprodukte ermäßigte Sätze, deren Anwendung von der Aufgabe einer bestimmten Mindestmenge abhängig gemacht wurde. Die mit einer Frachtermäßigung bedachten Artikel waren übrigens innerhalb der einzelnen Bahngebiete durchaus verschieden; für ihre Auswahl war lediglich das Bedürfnis des Verkehrsgebietes jeder einzelnen Unternehmung ausschlaggebend. Auch die materielle Höhe der Sätze war durchaus willkürlich bestimmt, teilweise unter Anlehnung an die bisher auf den Landstraßen, Flüssen und Kanälen üblichen Frachtpreise. Den Anstoß für ihre weitere Entwickelung gaben alsdann die stetig wachsenden Anträge aus den Kreisen der Industrie, des Handels und der Landwirtschaft auf Tarifermäßigungen, durch die teils eine Erhöhung der Versandfähigkeit bestimmter Artikel bezweckt, teils der Versuch gemacht wurde, den einen oder anderen Artikel überhaupt erst versandfähig zu machen.

Die Erfolge jener Ermäßigungen, die unverkennbar in einer Steigerung des Verkehrs zum Ausdruck kamen, lehrten zunächst den wirtschaftlichen Wert der Transportleistung für den Versender

erkennen. Seine Leistungsfähigkeit, d. h. die Frachtpreishöhe, bei welcher der Versand der Güter für ihn noch gewinnbringend war, wurde, als es sich um die Herstellung der Transportfähigkeit bestimmter Artikel eines bestimmten Kaufmanns oder Fabrikherrn handelte, der Maßstab der Frachtpreisbemessung. Hieraus entwickelte sich allmählich unter dem Streben nach möglichst umfangreichem Verkehr und in Ermangelung eines festen Anhaltes für die Leistungsfähigkeit der verschiedenen Versender, der Grundsatz der Frachtpreisbemessung nach der Belastungsfähigkeit, d. h. nach dem Tauschwert der Güter. Das, was das Gut an Fracht zu tragen vermag, ohne an seiner Versandfähigkeit einzubüßen, und zwar zunächst soweit das Gebiet jeder einzelnen Bahn reichte, wird entscheidend für die Höhe der Fracht. Der Erfolg reizte zu erweiterter Anwendung jenes Grundsatzes und führte zu einer immer weiter gehenden Sonderung der Güter nach ihrem Wert und damit allmählich zu einer ausgebildeten Klassifikation derselben in den Lokaltarifen der einzelnen Bahnen; indessen keineswegs gleichmäßig, sondern, je nach den Besonderheiten der wirtschaftlichen Verhältnisse jedes Bahngebietes, vielfach modifiziert durch die auf den höchsten Reingewinn gerichteten Bestrebungen und die damit zusammenhängenden, oft rein subjektiven Anschauungen über die Nützlichkeit hoher oder niedriger Tarife, überaus mannigfaltig und verschieden. Selbstverständlich haben die Lokaltarife der später ins Leben getretenen Unternehmungen jenen Entwickelungsgang ungleich schneller genommen, ja zuweilen begann man auf Grund der Erfahrungen älterer Unternehmungen von vornherein mit einer weitgehenden Klasseneinteilung der Güter nach ihrem Werte.

Eine andere Phase in der Entwickelung des Tarifwesens wird charakterisiert durch die Ausbildung des direkten Verkehrs. Mit der Ausdehnung der bisherigen Linien und dem Inslebentreten neuer Unternehmungen gewinnen die Bahnen miteinander Anschluß; sie treten aus ihrer lokalen Isolierung heraus und bilden zusammenhängende, mit ihren Hauptlinien ganze Provinzen durchschneidende Schienenwege. Der anfänglich durch Vermittelung von „Kommissionären" sich vollziehende Übergang der Güter von Bahn zu Bahn erweist sich als unzulänglich, zeitraubend und beschwerlich.

Zur Vermeidung der mit diesem Verfahren verbundenen Mühewaltungen und mannigfaltigen Unzuträglichkeiten treffen die Nachbarverwaltungen Vereinbarungen, welche die direkte Abfertigung von Gütern und das Durchlaufen ganzer Wagen von der Versandstation der einen Bahn bis zur Empfangsstation der anderen ermöglichen. Die Schwierigkeit der Einrichtung eines solchen direkten Verkehrs für alle Güter und zwischen allen Stationen erwies sich indessen zunächst wegen der völlig verschiedenen Klassifikationen und der anders normierten Einheitssätze als unüberwindbar. Man beschränkte sich deshalb auf die Herstellung direkter Verkehrsbeziehungen zwischen den bedeutenderen Verkehrsorten und stellte eine besondere Klassifikation für die wichtigsten und gangbarsten Artikel her; die Frachtsätze selbst wurden durch Anstoß der auf jeder der Vertragsbahnen geltenden Sätze gebildet. So entstand neben den Lokaltarifen der direkte Tarif, welcher für gewisse Artikel und Stationsverbindungen unter Umständen billigere Frachten schuf als die gebrochene Abfertigung von Lokalverkehr zu Lokalverkehr, ein Umstand, der dem direkten Tarif später den Charakter eines Differentialtarifs eintrug (s. Abschnitt III).

Der weitere Zuwachs an neuen Linien und der Ausbau der vorhandenen führten in der Mitte der vierziger Jahre zu einer weitergehenden Berührung der verschiedenen Unternehmungen, indem ihre Linien sich mehrfach durchkreuzen. Die Berührung ihrer Interessengebiete wird zu einem Übereinandergreifen; neben der weiteren Ausbildung des direkten Verkehrs entwickelt sich jetzt die sogenannte Konkurrenz in den Knotenpunkten. Da, wo dieselben Verkehrscentren durch mehrere Schienenwege verschiedener Verwaltungen verbunden sind, entspinnt sich ein Kampf um die alleinige Verkehrsbedienung. Charakterisiert wird er durch die Mittel, mit welchen er aufgenommen wurde. Anfänglich verbesserte Transportleistungen jeder Art, Einlegung neuer und bequem liegender Züge, bequeme Ladeeinrichtungen, nachsichtige und entgegenkommende Behandlung der Verfrachter, schließlich fortgesetzte offene und geheime Frachtnachlässe (sogenannte Refaktien). In der Regel endigte der mit gesteigerter Erbitterung geführte Kampf mit der auf beiden Seiten durchdringenden Erkenntnis, daß aus diesem

Streit am letzten Ende allein die Verfrachter Nutzen zogen, und daß es daher verständiger sei, sich zu einigen und dadurch die der Rentabilität so gefährlichen Frachtverschleuderungen zu beseitigen. Man trat in Verhandlungen ein, welche teils den Ankauf der Konkurrenzlinie seitens einer Verwaltung, teils die Verschmelzung beider Unternehmungen oder aber wenigstens die Teilung des strittigen Verkehrs in einer beide Parteien befriedigenden Weise zur Folge hatten.

Diesen Vorgang sehen wir mit den gleichen Begleiterscheinungen und demselben Ausgang sich bei einer großen Zahl von Bahnverwaltungen, selbst bis in die siebziger Jahre hinein, in mehr oder minder scharfer Weise wiederholen. Von besonderem Interesse für die vorliegende Betrachtung der Tarifentwickelung ist hierbei der Umstand, daß während jenes Kampfes unter dem Druck der Konkurrenz eine Frachtpreisbildung vor sich geht, die in den späteren Jahren in der Gestalt der vielumstrittenen Differentialtarife eine ausgedehnte Anwendung gefunden hat.

Die Ende der vierziger Jahre unter dem Einfluß der Eisenbahnen[1]) stark aufstrebende Industrie, welche wiederum ihrerseits zum weiteren Ausbau des Eisenbahnnetzes in fortgesetzter Wechselwirkung anregte, verlangte nach immer größerer Ausdehnung ihres Absatzmarktes, der allmählich intensiver werdende Güteraustausch zwischen entfernteren Wirtschaftsgebieten alsbald nach einer weiterreichenden Ausbildung der direkten Abfertigung über das Nachbargebiet hinaus. Zur Befriedigung des neuen Bedürfnisses tritt nunmehr eine ganze Reihe von Verwaltungen zusammen, die zwar nicht mit ihrem ganzen Gebiet, wohl aber mit ihren wichtigeren Verkehrslinien die direkte Vermittelung jenes Verkehrs übernehmen. Es sind dies die sogenannten Eisenbahnverbände. Die Maßregeln zur Erleichterung und Hebung des gemeinsamen Verkehrs waren die gleichen, welche den direkten Verkehr belebt hatten, nur

---

[1]) Im Jahre 1838 besaß Deutschland 140,5 km Eisenbahnen;

1840 =	548 km	1870 =	19694 km
1845 =	2304 „	1880 =	33707 „
1850 =	6044 „	1888 =	40082 „
1860 =	11660 „	1898 =	47119 „ (Vollspurbahnen).

mit dem Unterschiede, daß sie schwieriger zu vereinbaren und bei den oft voneinander abweichenden Interessen der zahlreichen Verwaltungen verwickelter wurden. Denn neben der Festsetzung der gemeinsamen Transportbedingungen und Frachtbeträge handelte es sich dabei vorzugsweise zum Zwecke der Beseitigung des Wettbewerbs innerhalb des Verbandes um eine gerechte Befriedigung der Ansprüche der Verbandsbahnen hinsichtlich ihrer Beteiligung an der Verkehrsbedienung. Durch Vereinbarungen über die Verkehrsteilung und -Leitung, über die aus den Transporten zu beziehenden Frachtanteile, auch über etwaige Teilnahme am Reingewinn selbst ohne Transportleistung waren die häufig auseinanderstrebenden Interessen unter Abwägung aller jene Ansprüche unterstützenden Momente zum Ausgleich zu bringen.

Der älteste derartige Verband war der Norddeutsche, welcher, 1847/48 gegründet, die wichtigeren Handelsplätze Nord- und Mitteldeutschlands, wie Berlin, Magdeburg, Dresden, Leipzig, einerseits mit den Seeplätzen Bremen und Harburg, sowie mit einer Anzahl braunschweigischer, hannoverscher und rheinisch-westfälischer Plätze andererseits in direkten Verkehr setzte. Ihm folgte 1851 der Mitteldeutsche Verband, dem sich dann die Gründung einer ganzen Reihe weiterer Verbände anschloß, welche ihren Namen gewöhnlich dem geographischen Gebiet entlehnten, das sie in direkte Verkehrsbeziehungen setzten. So 1853 der Rheinisch-Thüringische, 1857 der Westdeutsche, 1863 der Westfälische und der Süddeutsche Verband u. a. m.

Diese Verbände waren es nun, welche mit ihrer wachsenden Ausbreitung allmählich einen überwiegenden Einfluß auf die Tarifgestaltung ausübten und schließlich die Träger der weiteren Entwickelung des deutschen Tarifwesens wurden.

Der gleichzeitig mit der Gründung des Norddeutschen Verbandes herausgegebene Norddeutsche Verbandstarif war wie die Lokal- und direkten Tarife auf der allerdings vielfach veränderten Klasseneinteilung der Güter nach ihrem Wert basiert. Er enthielt eine Klasse für Eilgut, eine solche für gewöhnliches Frachtgut und neun Klassen mit ermäßigten Frachtsätzen für verschiedene, besonders genannte Güter. Ihm ähnlich, jedoch sowohl formell in der Bildung

der Klassifikation als auch materiell in der Höhe der Frachtsätze stark abweichend voneinander waren die Tarife der übrigen Verbände erstellt. Die Grundlage für alle diese Tarife bildete, wie erwähnt, ausnahmslos die Wertklassifikation. Allein gerade ihre Aufstellung begegnete den mannigfachsten Schwierigkeiten. Denn naturgemäß ging das Streben jeder einzelnen Verwaltung zunächst darauf, die Klassifikation ihres Lokaltarifs in derjenigen der Verbandstarife berücksichtigt zu sehen. Bei dem gleichen Streben aller Beteiligten und den bereits gekennzeichneten Schwierigkeiten war die Schaffung der Verbandstarifsätze und Klassifikationen gewöhnlich nur nach langen Beratungen im Wege des Kompromisses und gegenseitiger Kompensationen, häufig auch in anderen Verbänden, vornehmlich aber durch Schaffung einer vermehrten Anzahl von Klassen und zahlreicher Ausnahmetarife möglich.

Da aber neben diesen Verbandstarifen selbstverständlich auch die verschiedenen Lokal- und direkten Tarife mit ihren besonderen Klassifikationen und den verschiedenartigsten Ausnahmetarifen fortbestanden, erhielt das Tarifwesen einen bedeutenden Umfang und begann unter einer erheblichen Verwickelung und Unübersichtlichkeit zu leiden. Verschärft wurde dieser Zustand noch dadurch, daß die geographischen Gebiete der Verbände auf der nämlichen größeren Route übereinander griffen, so daß eine bestimmte Strecke oft zu mehreren Verbänden gehörte. Es blieb infolgedessen nicht aus, daß die letzteren, soweit sie nicht überhaupt schon Wettbewerbsrücksichten ihre Entstehung verdankten, an den Grenzen ihrer Interessengebiete in Widerstreit gerieten. Es wiederholte sich alsbald, nur in vergrößertem Maßstabe und unter verwickelteren Verhältnissen, der oben geschilderte Konkurrenzkampf in den Knotenpunkten der großen Wettbewerbslinien. Für diese werden nun nicht mehr die Frachtsätze nach dem allgemeinen Grundsatz des Wertes und der Entfernung a priori gebildet, sondern lediglich nach der Höhe der auf der Konkurrenzroute erhobenen Frachten festgesetzt. Da auch diese sich den Verkehr nicht entfremden lassen will, antwortet sie mit einer Ermäßigung, welcher wiederum von jener Seite, gewissermaßen Schlag auf Schlag, eine weitere Unterbietung folgt.

Eine wesentliche Verschärfung erfuhr dieser Kampf alsbald

noch durch den Hinzutritt des Wettbewerbs gegen die heimische Flußschiffahrt, schließlich noch desjenigen gegen die Seeschiffahrt und die ausländischen Verkehrslinien, so daß die Frachtpreise fortwährenden Schwankungen unterlagen und das Tarifwesen jeglicher Übersichtlichkeit, Stetigkeit und Klarheit ermangelte, ohne daß eine Wendung zum Besseren in Aussicht stand. Hieraus erwuchsen aber den Verkehrsinteressenten eine Menge Unzuträglichkeiten und Erschwernisse; namentlich war der häufige Wechsel der Tarifsätze Gegenstand andauernder Klagen, weil dadurch dem Handelsstande fast jede Möglichkeit einer auch nur annähernd genauen Berechnung seiner Geschäftsabschlüsse genommen wurde. Eine allgemeine Mißstimmung griff nach und nach um sich, welche sich schließlich in vielfachen und heftigen Beschwerden über die Tarifwirrnis, sowohl in den Berichten der verschiedenen Körperschaften als auch in der Tagespresse, Luft machte. Indessen auch die Eisenbahnverwaltungen selbst begannen unter diesem Zustand zu leiden; denn die außerordentliche Verschiedenartigkeit der Tarife hatte eine große Unsicherheit des Beamtenpersonals in ihrer Handhabung und Anwendung zur Folge, was wiederum die Abwickelung der ganzen Geschäfte erschwerte und lähmend auf den Betriebsdienst einwirkte. Neben einer großen Vergeudung von Arbeitskraft im äußeren wie im inneren Dienste, besonders durch die Erschwerung der Kontrolle und der Abrechnung, sowie durch häufige Reklamationen und Berufungen verursacht, trat auch eine bedenkliche Steigerung der Betriebskosten ein. Obschon die Verwaltungen bemüht waren, den gröbsten Übelständen im eigenen Interesse abzuhelfen, so waren doch die im Laufe der Zeit teils von dem Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen, teils von den einzelnen Verbänden unternommenen Versuche, zu gleichmäßigeren und klaren Tarifverhältnissen zu gelangen, fruchtlos geblieben. Selbst der im Jahre 1868 gegründete Tarifverband, welchem alsbald fast alle Staats- und Privateisenbahnen Norddeutschlands beigetreten waren, und welcher sich gerade die Vereinbarung und Fortentwickelung gleichmäßiger tarifarischer und reglementarischer Einrichtungen, insbesondere einer übereinstimmenden Klassifikation, zum Ziel gesetzt hatte, erwies sich nicht stark genug, um eine größere Einheitlichkeit in dem Tarif-

wesen dauernd aufrechtzuerhalten. Zwar war nach jahrelangen Beratungen und Verhandlungen für das nordwest- und mitteldeutsche Verkehrsgebiet ein gleichmäßiges Tarifschema nebst einer Güterklassifikation zu stande gekommen, allein die Aufrechterhaltung dieser Errungenschaften war nicht durchzusetzen, weil nach den Verbandssatzungen für die Mitglieder kein Zwang bestand — nach der Natur dieser Vereinigung und bei der notwendigen Wahrung absoluter Selbständigkeit der einzelnen Verwaltungen in den die Rentabilität unmittelbar beeinflussenden Tariffragen auch nicht gut bestehen konnte —, die vereinbarten Verbandseinrichtungen (Tarifschema und Klassifikation) in die Lokal- und direkten Tarife bedingungslos zu übernehmen. So verflüchtigte sich dieser Ansatz zu einer Einheitlichkeit sehr bald, und die Tarifverwirrung schritt unaufhaltsam fort, zumal eine durchgreifende Einwirkung der Aufsichtsbehörden auf diese Zustände, teils aus Mangel zureichender gesetzlicher Bestimmungen schwer durchführbar war, teils — und das war zu jener Zeit das häufigere — eine solche Einwirkung nicht beabsichtigt wurde; denn die Eisenbahnpolitik stand in diesen Jahren fast ausschließlich unter dem Einfluß der englischen Konkurrenztheorie, von der man eine befriedigende Lösung der Tariffrage im Sinne einer allseitigen Wahrung der Allgemeininteressen gegenüber der Monopolstellung der Eisenbahnen erhoffte.

2. Der Raumtarif.

Unter dem Druck, welchen diese Entwickelung des Tarifwesens auf das gesamte Wirtschaftsleben allmählich ausübte, machten sich Ende der sechziger Jahre Reformbestrebungen[1]) geltend, die darauf gerichtet waren, durch einen völligen Bruch mit dem bisherigen und Empfehlung eines von diesem grundsätzlich verschiedenen Tarifsystems der seither stets vergeblich angestrebten Einfachheit, Klarheit und Stetigkeit der Tarife mit einem Schlage und in vollkommenster Weise zum Durchbruch zu verhelfen.

---

[1]) Vgl. auch die Aufsätze von D'Avis in der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen, Jahrg. 1867 S. 93 ff.

Vor allem bestritt man den Eisenbahnverwaltungen das Recht, den Wert der Güter oder ihre sonstige Beschaffenheit der Frachtpreisbemessung zu Grunde zu legen; hierin sei die Wurzel aller bisherigen Unzuträglichkeiten gelegen; denn auf einem so schwankenden und dehnbaren Begriff wie dem des Wertes der Güter ein Tarifsystem aufzubauen, hieße nichts anderes, als das gesamte Erwerbsleben der Willkür spekulativer Gesellschaften ausliefern; nur durch dieses in keiner Weise gerechtfertigte System seien jene Gesellschaften in den Stand gesetzt worden, in die gegebenen Bedingungen der Produktion und Konsumtion willkürlich einzugreifen; dies aber müsse als eine empfindliche Verletzung des allgemeinen Gerechtigkeitsgefühls angesehen und deshalb beseitigt werden. Aufgabe der Eisenbahnen sei es keineswegs, den Verkehr zu beherrschen; ihm zu dienen, seien sie da. Gerechterweise dürften sie auch nur solche Preise erheben, in denen sie Ersatz der ihnen durch die Transportleistung entstehenden Selbstkosten mit einem entsprechenden Gewinnaufschlag fänden.

Man möge nur auf die „natürlichen" Tarifgrundlagen zurückgehen und dementsprechend keine andere Verschiedenheit der Frachtsätze bestehen lassen, als die, welche sich

durch das Maß der Beförderungsbeschleunigung (Eilgut und gewöhnliches Frachtgut), durch die Menge des aufgegebenen Gutes (Ermäßigungen bei Aufgabe von 100 Centnern und mehr oder bei Aufgabe in Wagenladungen),

durch die Verschiedenheit der Wagen (bedeckt gebaute und offene Wagen)

von selbst ergebe, im übrigen aber die Frachtgeber selbst tarifieren lassen.

Man erkennt in dieser Anschauung unschwer den Einfluß der Manchester-Doktrin, welche in dem freien Waltenlassen aller „natürlichen" Kräfte das Ideal wirtschaftlicher Gestaltung erblickte und dem analog auch dafür eintrat, daß die den Selbstkosten sich nähernden Preise die „natürlichen" und daher die allein richtigen seien.

Der erste Versuch zur Verwirklichung jener Anschauung wurde auf der Nassauischen Staatsbahn gemacht, indem am 1. September

1867 ein auf dem „natürlichen" Prinzip aufgebauter Tarif eingeführt wurde. Seine Bedeutung erlangte indessen das „natürliche System" erst, als es 1870 auf den neu erworbenen Reichsbahnen zur ausgedehnteren Anwendung kam und in dem sogenannten elsaß-lothringischen Wagenraumsystem verkörpert wurde.

Die Gründe für die Anwendung dieses Systems auf den Reichsbahnen lagen in der Hauptsache darin, daß die bis dahin auf dem eroberten Gebiet gültigen Tarife der französischen Ostbahn infolge unzureichenden deutschen Personals schlechterdings nicht benutzt werden konnten, denn die französischen Beamten hatten zum großen Teil ihre Posten verlassen; auch schien es nicht ratsam, einen von den verschiedenen deutschen Klassifikationstarifen, schon wegen der andersgearteten wirtschaftlichen Verhältnisse, zu übernehmen. So entschied man sich dafür, das neue, in vielfachen theoretischen Abhandlungen in Fach- und Zeitschriften seiner Einfachheit und Übersichtlichkeit wegen gepriesene natürliche System einzuführen, zumal man von ihm auch eine günstige Rückwirkung auf die Tarifwirren jener Zeit überhaupt erhoffte.

Während also bisher die Belastungsfähigkeit, der Wert der Güter für die Frachtpreisfestsetzung maßgebend waren, lag dem neuen System das Prinzip möglichster Ausnützung der Transportmittel zu Grunde. Theoretisch gab es nach ihm eigentlich nur zwei Frachtklassen, nämlich eine solche für Wagenladungsgüter und eine für Stückgüter. Die erstere enthielt einen billigeren Frachtsatz für die Gewichts- und Entfernungseinheit als die zweite, weil bei Aufgabe ganzer Wagenladungen der zur Verfügung stehende Raum völlig ausgenützt, und dafür bezahlt wird, was bei der Beförderung der Stückgüter im allgemeinen nicht zutrifft; diese verursachen also höhere Selbstkosten, und es rechtfertigt sich deshalb die Erhebung eines höheren Frachtsatzes. Von der Klasse für die Stückgüter wurde dann eine solche für Eilstückgüter mit einem erhöhten Frachtsatz abgezweigt, weil bei diesen infolge der größeren Beförderungsbeschleunigung das Moment mangelnder Wagenausnützung noch in stärkerem Maße auf die Erhöhung der Selbstkosten einwirkt als beim gewöhnlichen Stückgut.

Die Klasse für die Wagenladungsgüter spaltete sich zunächst

in zwei Klassen: nämlich in eine für Güter, welche nach Bestimmung des Versenders in bedeckt gebauten Wagen, und in eine für solche Güter, die in offenen Wagen zu verfrachten waren. Die niedrigeren Anschaffungskosten der letzteren und die mit der Verladung in solche verbundene verminderte Haftpflicht der Eisenbahnen ermöglichten die Festsetzung eines geringeren Frachtsatzes. Außer diesen Klassen führte man aus wesentlich praktischen Rücksichten schließlich noch je eine Klasse für halbe Ladungen ein, deren Sätze teurer als diejenigen für ganze Ladungen, aber billiger als die für Stückgüter normiert waren.

Der elsaß-lothringische Wagenraumtarif hatte dementsprechend folgende Zusammensetzung:

Eilgut,
Stückgut,

Wagenladungsklasse A 1 für Güter im Gewicht von 5000 kg und Wagenladungsklasse A 2 für Güter im Gewicht von 10 000 kg, welche in bedeckt gebauten Wagen befördert wurden.

Wagenladungsklasse B 1 und B 2 für die gleichen Mindestmengen, aber für Güter, welche in offenen Wagen zur Verfrachtung kamen.

Diesen Klassen wurde noch eine weitere, mit besonders niedrigem Satz für bestimmt bezeichnete, geringwertige Massengüter hinzugefügt, um den Anforderungen des Artikels 45 der Reichsverfassung zu genügen, der vorschreibt, daß:

> bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Coaks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif und zwar thunlichst der Einpfennigtarif[1]) eingeführt werde.

Die unleugbaren Vorteile der Einfachheit und Stetigkeit dieses Systems, mehr aber noch der Umstand, daß die hochwertigen Güter

[1]) Augenscheinlich hatte dieser Einpfennigtarif (für den Centner und die Meile) denjenigen zum Vorbilde, durch den der Minister v. d. Heydt bereits Ende der vierziger Jahre die englische Kohle vom Berliner Markt zu Gunsten der schlesischen Kohle zu verdrängen trachtete, was er schließlich, allerdings erst nach Überwindung unsäglicher Schwierigkeiten, durchsetzte; später, Ende der fünfziger Jahre, wurde der gleiche Satz auch für die Beförderung westfälischer Kohle nach dem Osten eingeführt.

nach diesem Tarif eine billigere Fracht genossen als nach den auf den deutschen Nachbarbahnen bestehenden Wert-Klassifikationstarifen und deshalb oft mit großen Umwegen auf den Reichsbahnen den anderen Bezirken zugeführt wurden, veranlaßte die Verwaltungen des Südwestdeutschen Verbandes, im Jahre 1872 für ihren Verkehr mit Elsaß-Lothringen einen direkten Wagenraumtarif einzuführen. Nicht lange darauf, noch in dem nämlichen Jahre, sahen sich die Verwaltungen des Mitteldeutschen und Westdeutschen Verbandes ebenfalls genötigt, hinsichtlich ihres direkten Verkehrs mit den Reichsbahnen in gleicher Weise vorzugehen. Schließlich mußte auch eine ganze Reihe süddeutscher Bahnen, um sich vor Verlusten zu schützen, das Raumsystem auch in ihren Lokalverkehren zur Anwendung bringen.

3. Das gemischte System.

Allein die Hoffnungen, die man in Bezug auf eine Besserung der Tarifverhältnisse an das neue System geknüpft hatte, waren nicht in Erfüllung gegangen; im Gegenteil hatte seine notgedrungene Einführung in verschiedene direkte Verkehre mit Elsaß-Lothringen einen Druck auf die Höhe anderer direkter und Lokaltarife mehrerer Bahnen ausgeübt und dadurch die Zahl der Ausnahmetarife in dem von ihm beeinflußten Verkehrsgebiet bedeutend vermehrt.

So blieb die Tariffrage ein ungelöstes Problem und schien in ihrer weiteren Entwickelung nicht nur keine Klärung, sondern noch eine immer größere Verworrenheit hervorrufen zu sollen. Denn nachdem die im Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen in den Jahren 1871 bis 1873 mit Ernst betriebenen Reformversuche ergebnislos verlaufen waren, tauchte 1874 ein drittes System auf, zu dessen Schaffung und Einführung sich die Eisenbahnverwaltungen Bayerns und Württembergs zur Wahrung ihrer durch den elsässischen Wagenraumtarif und dessen Ausbreitung bedrohten Interessen veranlaßt gefühlt hatten. Dieses System vereinigte die Prinzipien der Frachtpreisbemessung beider bisherigen Systeme, indem es neben den auf dem natürlichen Prinzip beruhenden Klassen für Eil- und Stückgut und den allgemeinen Wagenladungsklassen drei Klassen für besonders genannte, ihrem

Werte nach unterschiedene Güter enthielt, also dem Raumsystem eine Wertklassifikation anhängte und daher den Namen des gemischten Systems erhielt.

4. Weitere Entwickelung bis zum Reformtarif.

So bestanden nunmehr in Deutschland drei Tarifsysteme nebeneinander, von denen jedes die natürliche Tendenz hatte, sich über seinen ursprünglichen Geltungsbereich hinaus durchzusetzen und zu behaupten. Ein solcher Widerstreit hatte, wie schon oben erwähnt, die Entstehung einer Anzahl von Ausnahmetarifen zur Folge und damit eine weitere Steigerung in der Verworrenheit der damaligen Tarifzustände, wodurch von neuem und nachhaltiger die Unzufriedenheit der Verkehrsinteressenten angefacht wurde. Die Notwendigkeit einer Reform des Tarifwesens trat allmählich so in den Vordergrund des allgemeinen Interesses, daß das durch Gesetz vom 27. Juni 1873 eingerichtete Reichseisenbahnamt, mehrfach von Interessenten um Hilfe angegangen, sich verpflichtet fühlte, in die schwebende Frage einzugreifen. Den äußeren Anlaß hierzu bot der von einer größeren Anzahl von Privatbahnen gestellte, mit der damaligen wirtschaftlichen Lage begründete Antrag auf eine allgemeine Erhöhung der Gütertarife. Es mag dahingestellt bleiben, inwieweit die Zuständigkeit des Reiches in dieser Frage staatsrechtlich begründet war; jedenfalls betrachtete die Reichsregierung jenen Antrag als einen willkommenen Anlaß, mit ihm eine Tarifreform zu verbinden. In einer im Reichseisenbahnamt ausgearbeiteten Denkschrift, welche die Grundlage für die Beschlußfassung des Bundesrates bilden sollte, äußerte das erstere seine Anschauung dahin, daß die Notwendigkeit einer Erhöhung der Gütertarife auf Grund der finanziellen Ergebnisse der Betriebe der einzelnen Bahnen nicht bestritten werden könne; angesichts der Tarifwirrnis möchte es sich jedoch empfehlen, die Genehmigung der Erhöhung von der Annahme eines einheitlichen Tarifsystems seitens der Eisenbahnverwaltungen abhängig zu machen. Als solches wurde gleichzeitig das sogenannte braunschweigische, das dem gemischten System nahezu gleich war, zur Annahme vorgeschlagen, und zwar

nicht als das beste, sondern als das zur damaligen Zeit und zur Schonung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Bahnen zweckmäßigste; es sei demnach nur als eine Etappe zur Erreichung des natürlichen Systems anzusehen, welches mit der Zeit im öffentlichen Interesse erreicht werden müsse, weil es dem Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalt allein Rechnung trage. Dementsprechend beschloß der Bundesrat, „daß gegen die im Durchschnitt den Betrag von 20 % nicht übersteigende Erhöhung der Eisenbahn-Gütertarife unter der Voraussetzung nichts zu erinnern sei, daß das empfohlene Tarifsystem spätestens am 1. Januar 1875 in seinen Grundzügen zur Einführung gelange, daß indessen diejenigen Bahnverwaltungen, welche das elsaß-lothringische Tarifsystem bereits eingeführt haben, solches beibehalten dürfen".

Die Einführung des braunschweigischen Systems scheiterte jedoch im Verlaufe der Verhandlungen über die Festsetzung der allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation an dem Widerstande der Privatbahnen, welche unter Berufung auf ihre Konzessionsrechte hauptsächlich auch eine größere Bewegungsfreiheit in der Gewährung von Ausnahmetarifen beanspruchten und im völligen Gegensatz zu dem erwähnten Bundesratsbeschluß den Ausschluß des natürlichen Systems forderten. Gleichwohl ließ der Bundesrat die erbetene Frachterhöhung zu, ersuchte aber gleichzeitig den Reichskanzler, nach vorgängiger Vernehmung von Sachverständigen aus den Kreisen des Handelsstandes, der Industrie, der Landwirtschaft und der Eisenbahnverwaltungen geeignete Vorschläge für die Einführung eines der Absicht der Reichsverfassung entsprechenden einheitlichen Frachtsystems zur Beschlußfassung vorzulegen. Die Ergebnisse dieser hierauf im Juni 1875 zusammengetretenen sogenannten Reichstarifenquete-Kommission faßt eine vom Reichseisenbahnamt im Mai 1876 darüber aufgestellte Denkschrift dahin zusammen, daß „die von der Kommission in ihrem Schlußgutachten skizzierten Grundzüge eines einheitlichen Tarifsystems an und für sich zwar geeignet zu erachten seien, die erstrebte Einheit auf dem Tarifgebiete zu vermitteln, daß sie jedoch für die Formulierung praktisch zu verwertender Vorschläge eine genügende Basis nicht gewähren können". — Unter diesen Um-

ständen ließ der Bundesrat von einer weiteren Verfolgung der Tarifreform ab; auch der von seiten des Reiches unternommene Versuch zur Lösung der Tariffrage war somit gescheitert.

Trotz dieses Mißerfolges blieb doch der Reformgedanke lebendig; denn diejenigen, die es anging, die Verkehrsinteressenten sowohl wie die Eisenbahnverwaltungen, litten je länger je mehr unter dem Zustand allgemeiner Tarifverwirrung. Ganz besonders waren es die norddeutschen Privatbahnen, welche bei ihrem Wertklassifikationssystem infolge des Einflusses der verschiedenen auf dem natürlichen System aufgebauten Verbandstarife die Erhaltung ihres Verkehrs nur mit großen finanziellen Opfern durchzusetzen vermochten. Sie ergriffen deshalb von neuem die Initiative, um die Regelung der nun schon so lange schwebenden Tariffrage endlich zu Ende zu führen. Besonderen Nachdruck verlieh ihren Bestrebungen die Befürchtung, daß das Reich die Reform noch einmal in die Hand nehmen und sie unter dem Einfluß des immer stärker zum Durchbruch kommenden Staatsbahngedankens durch das Radikalmittel des Ankaufs der Privatbahnen durchsetzen würde. Wesentlich diesem Druck ist es zu verdanken, daß die in dieser Sache im Tarifverbande gepflogenen Beratungen zu dem Entwurf eines einheitlichen Tarifschemas führten, der auch mit unwesentlichen Änderungen die Billigung des Bundesrates mit der Maßgabe erhielt, daß die Festsetzung der Maximaltarifsätze für die einzelnen Eisenbahnen allgemein den Landesregierungen vorbehalten bleibe. Aus dem Entwurf, welcher die Grundlage für die Beratungen einer vom preußischen Handelsminister auf den 12. Februar 1877 einberufenen Generalkonferenz sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen bildete, ging das noch jetzt geltende Tarifsystem, der sogenannte Reformtarif hervor.

II.

Untersuchung über die Berechtigung des Wert- und des Raumsystems.

1. Die Selbstkosten als Grundlage des Wertsystems.

Bevor wir in eine Besprechung des Reformtarifs eintreten, scheint eine Klarstellung darüber notwendig, inwieweit sich die Berechtigung des einen oder des anderen der beiden sich gegenüberstehenden Haupttarifsysteme begründen läßt. Es mag jedoch vorerst nochmals kurz ins Gedächtnis gerufen werden, daß ein Tarifsystem zunächst nur die Aufstellung der Grundsätze für die Bildung der Frachtpreisklassen, die Bestimmung der Kriterien bedeutet, nach denen die Transporte für die Preisstellung unterschieden werden sollen. Also nicht die materielle Höhe der Frachtsätze, sondern die Grundlagen für das formelle Tarifschema stehen hier in Frage.

Wie wir gesehen haben, bestritten die Anhänger des natürlichen Systems den Eisenbahnverwaltungen das Recht, bei Festsetzung der Frachtpreise den Wert der Güter zu berücksichtigen; die Höhe der Frachten solle sich vielmehr nach den Kosten des Transportes nebst einem angemessenen Gewinnaufschlag richten und darauf das ganze Tarifsystem aufgebaut werden. Wir würden also aus der Natur und den Eigentümlichkeiten der Selbstkosten des Eisenbahntransportes zu entwickeln haben, inwieweit die bisher angewendeten Systeme berechtigt waren.

Die Selbstkosten setzen sich nun zusammen aus

a) den Kosten für die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals,

b) den Betriebskosten.

Die Voraussetzung einer so bedeutenden Kapitalfestlegung, wie sie durch die Anlage einer Eisenbahn verursacht wird, ist die Erwartung eines gewissen Verkehrsumfanges, welcher das Unternehmen ökonomisch richtig erscheinen läßt; es setzt deshalb der Betrieb sogleich mit der Eröffnung mit einem dem ungefähr zu erwartenden Verkehr entsprechenden Umfang an Beförderungsmitteln ein, wodurch ein bestimmtes Maß laufender Arbeits- und Materialkosten erwächst d. s. die Betriebskosten.

Neben der bis zur etwaigen Erweiterung des Unternehmens konstanten Höhe des Anlagekapitals wechselt nun auch die Höhe jener Betriebskosten nicht unbedingt mit der Verkehrsstärke, sondern bleibt sich, selbst bei zunehmender Verkehrsdichtigkeit ungefähr gleich und zwar bis zur Erschöpfung der Leistungsfähigkeit des gegebenen sachlichen und personellen Betriebsapparates, oder kurz, bis zur Erreichung des relativen Intensitätsmaximums. Erst wenn dieser Grenzpunkt infolge zunehmenden Verkehrs überschritten wird, und zu dessen Bewältigung die Einlegung neuer Züge, Vermehrung des Personals, Einführung des Nachtdienstes u. s. w. erforderlich wird, vermehren sich die Betriebskosten hierfür über das ursprüngliche Maß hinaus, während z. B. die Kosten der Centralverwaltung, also auch ein Teil der allgemeinen Betriebskosten, von jener Verkehrszunahme unberührt bleiben können.

Es leuchtet hiernach ein, daß ein Teil der Betriebskosten in keiner unmittelbaren Beziehung zu den einzelnen konkreten Verkehrsleistungen steht und von einer Änderung der Verkehrsstärke innerhalb des jeweiligen Intensitätsmaximums unabhängig ist. Dieses sind die festen oder Generalkosten. Demgegenüber hat man die durch die einzelnen Verkehrsakte (allerdings in ihrer Summierung) veranlaßten und sich mit diesen vermehrenden oder vermindernden Selbstkosten des Betriebes zu unterscheiden, die sogenannten veränderlichen oder Specialkosten.

Auf Grund von Berechnungen nimmt man nun an, daß die Kosten der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, welche

LIBRARY OF THE UNIVERSITY OF CALIFORNIA

selbstverständlich als feste oder Generalkosten anzusehen sind, ungefähr die Hälfte der Gesamtselbstkosten, die festen und veränderlichen Betriebskosten je die Hälfte der gesamten Betriebskosten ausmachen. Es betragen also die festen oder Generalkosten 75 Prozent, die Specialkosten 25 Prozent der gesamten Selbstkosten. Hieraus ergiebt sich nun, daß, wenn auch die Specialkosten mit jedem geleisteten Tonnenkilometer wachsen, der auf das Tonnenkilometer entfallende Selbstkostenanteil sich jedoch verringert. Die Gesamtselbstkosten der einzelnen Transportleistung nehmen also mit der Zunahme der Transportleistungen ab; oder *die Kosten des Verkehrs stehen in umgekehrtem Verhältnis zu dessen Dichtigkeit*. — Diese Erscheinung, die man auch das Preisgesetz des Verkehrs oder das Gesetz der Massennutzung genannt hat, ist den Eisenbahnverwaltungen, zwar nicht sowohl in der theoretischen Begründung, wohl aber in der praktischen Anwendung bekannt gewesen; denn nur aus ihr erklärt sich deren Streben nach möglichst hoher Verkehrsstärke selbst dann noch, wenn ein auch noch so kleiner Gewinn dabei zu erzielen war. Zum Zwecke der Ausnutzung der einmal vorhandenen Anlage, des Personals und der Betriebsmittel begann man mit der Erniedrigung der Frachtpreise und machte dabei die Erfahrung, daß nicht nur die bisher verfrachteten Güter in vermehrtem Umfange aufgegeben wurden, sondern daß auch ganz neue Güter in den Verkehr traten, welche bis dahin bei ihrem geringen Wert die hohen Frachten nicht zu tragen vermocht und deshalb nur einen lokalen Absatz gehabt hatten. Mit voller Klarheit tritt also hier — nach dem Preisgesetz des Verkehrs, und weiterhin aus den Selbstkosten entwickelt, — der *Wert* der Güter als ein sich von selbst ergebender, „natürlicher" Faktor der Frachtpreisbestimmung auf.

Dieser Einfluß des Wertes auf die Frachtpreisgestaltung ist nun bei den verschiedenen Gütern nicht gleich. Denn rückschließend von der Thatsache, daß zunehmende Transportkostenverminderung allmählich die Versandfähigkeit der geringwertigen Güter zur Folge hat, wird es für alle Güter in den verschiedensten Abstufungen ihres Wertes eine Grenze der Frachtpreisermäßigung geben, unter welcher eine solche die Transportfähigkeit nicht mehr, oder wenigstens nicht

wesentlich zu steigern vermag. Mit zunehmender Höhe des Wertes tritt der Einfluß der Frachtkosten auf die Transportfähigkeit (gegenüber den sonstigen die Absatz- und Preisverhältnisse bedingenden Umständen) mehr und mehr in den Hintergrund. Denn ein Gut, das 1000 Mark wert ist, wird durch eine Fracht von 100 Mark in seiner Absatzweite offenbar weniger beeinträchtigt als ein Gut, dessen Wert nur 200 Mark beträgt (alles übrige natürlich gleichgesetzt). Aus der Gruppierung gleichwertiger Güter erhält man also rein theoretisch eine Klasseneinteilung, welche man Wertklassifikation nennt; ein Tarifsystem, welches die Höhe seiner Frachtsätze nach einer solchen Klassifikation abstuft, nennt man ein Werttarifsystem. Grundsatz ist hierbei kurz: jedes Gut zu der Frachthöhe heranzuziehen, die es seinem Werte nach vertragen kann, um so den denkbar höchsten Reingewinn aus dem Unternehmen zu erzielen. Der theoretische Zusammenhang mit dem im Anfang dieser Betrachtung erwähnten praktischen Princip der Festsetzung des Frachtsatzes nach dem Tauschwert der Güter ist hiernach vermittelt.

2. Die Selbstkosten als Grundlage des Raumsystems.

Im vorigen Abschnitt war auseinandergesetzt, wie sich innerhalb eines gegebenen Intensitätsmaximums die Generalkosten gleichblieben, und wie sich hieraus zwecks möglichst intensiver Ausnutzung des eingelegten Kapitals durch Heranziehung eines infolge Preisermäßigung geförderten Verkehrs die Wertklassifikation entwickeln ließ. Die Betrachtung der Umstände, welche die veränderlichen Selbstkosten beeinflussen, wird uns zu der Erkenntnis eines zweiten Klassifikationssystems führen, welches eine andere Grundlage für die Tariffestsetzung bietet.

Die Höhe der veränderlichen Selbstkosten steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Verkehrsstärke; sie steigt und sinkt mit dieser. Allein nicht nur die Zahl der Verkehrsakte kommt hierbei in Frage, sondern es wirkt auch auf jene die Beschaffenheit der Transportobjekte durch ihre verschiedenartige Ausnutzung der Transportmittel ein. Diese ist nach zwei Richtungen möglich: nämlich hinsichtlich der Tragfähigkeit und hinsichtlich des Laderaums. Bedingt wird die Ausnutzung durch das specifische Gewicht

der Güter. Je höher das letztere ist, um so eher wird die Tragfähigkeitsgrenze erreicht, ohne daß das Volumen den Laderaum ausfüllt; je niedriger jenes ist, um so früher wird der Laderaum erschöpft, die Tragfähigkeitsgrenze indessen nicht erreicht. Verhält sich z. B. das specifische Gewicht zweier gleichwertiger Güter wie 1 : 2, wobei das letztere, schwerere Gut bei genügender Gewichtsmenge sowohl die Tragfähigkeit als auch den Laderaum eines Wagens voll ausnutzt, so wird Gut 1 bei gleicher Gewichtsmenge infolge seines doppelt so großen Volumens den Laderaum zweier Wagen in Anspruch nehmen, d. h. die absolut notwendige tote Last, oder kurz die absolute Tara, welche zur Fortschaffung des Gutes erforderlich ist, ist doppelt so groß, wie bei Gut 2.

So mannigfach nun die Eisenbahntransportgüter sind, so verschiedenartig ihr specifisches Gewicht ist, so verschieden ist auch — unter Voraussetzung völliger Ausnutzung des Wagenfassungsraumes — die zu ihrer Beförderung absolut notwendige Tara. Ein Tarifsystem, welches für die Wagenladungsgüter die Frachtpreisklassen nach den verursachten speciellen Selbstkosten abstuft, müßte also eine Güterklassifikation aufweisen, welche an dem einen Ende die voluminösesten (sperrigen), an dem anderen Ende die die Tragkraft der Wagen voll ausnutzenden Güter, unter Einordnung einer Anzahl Zwischenstufen, zusammenfaßte.

In der Praxis hat man jedoch eine solche Klassifikation nie konstruiert; man hätte ja sonst mit ähnlichen Schwierigkeiten, wie sie jeder Klassifikation anhaften, und welche ja gerade vermieden werden sollten, zu kämpfen gehabt. Man verzichtete vielmehr auf eine solche und suchte eine allgemeine Berücksichtigung der Art der Güter hinsichtlich ihres Verhältnisses von Gewicht und Umfang darin, daß man dem neuen System die Einheit der Wagenladung zu Grunde legte. Der Begriff einer solchen wurde dahin bestimmt, daß sie dann vorhanden ist, wenn das aufgeladene Gut die Tragkraft eines Normalwagens voll ausnutzt. Wo dies nicht zutrifft, hat die Sendung als Einzel- oder Stückgut zu gelten. — Eine weitere Berücksichtigung verdient bei diesem System das außerdem relativ verschiedene Verhältnis der toten Last zur Nutzlast. Die relative Tara wird bestimmt durch die Abweichungen der that-

sächlichen Inanspruchnahme der regelmäßig verkehrenden Transportmittel von ihrer konkret möglichen Belastung; diese Abweichungen sind z. B. bedingt durch die wechselnde Stärke des Verkehrs zu den verschiedenen Jahreszeiten, durch die Möglichkeit regelmäßiger Beladung der Wagen auf ihrem Rücklauf, auch durch die aufgegebenen Mengen der Güter, je nachdem diese gewöhnlich der Tragfähigkeit der gestellten Wagen entsprechen oder nicht.

Während nun bei den Wagenladungsfrachten, deren absolute Tara die Selbstkosten wesentlich beeinflußten, die relative Tara im großen allgemeinen Verkehr als durchschnittlich gleich angenommen wird und demnach bei der Bildung der Frachtpreise nicht in Frage zu kommen braucht, verhält sich die relative Tara bei den nicht in vollen Ladungen zur Aufgabe kommenden Sendungen wesentlich anders. Ist nämlich beim Stückgut schon die Möglichkeit der Ansammlung bis zu einer vollen Ladung durch die Innehaltung der Lieferfristen erschwert, wechselnd und verschieden, so steigert sich beim Eilgut infolge der Potenzierung jener Hemmungsgründe die Ungewißheit hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit vollkommener Wagenausnutzung sehr erheblich. Die relative Tara fällt deshalb beim gewöhnlichen Stückgut gegenüber dem Wagenladungsverkehr schon mehr ins Gewicht und unterliegt beim Eilstückgut im allgemeinen bedeutenden Schwankungen, so daß sich hieraus für beide Stückgutarten eine entsprechend höhere Frachtfestsetzung rechtfertigt.

Das Schema eines reinen Taraklassifikationssystems würde demnach für Eilgut und für Stückgut je eine Klasse, und für Wagenladungsgüter, je nachdem sie in bedeckt gebaute, oder in offene Wagen verladen werden, zwei Klassen enthalten.

Ein solches System wird als Wagenraum-, auch als natürliches System bezeichnet.

Vergegenwärtigen wir uns das Ergebnis der Untersuchung im voraufgegangenen Abschnitt, so befestigt sich die Erkenntnis, daß die beiden entwickelten Grundlagen für die formelle Tarifbildung, d. i. das Schema, in welches die materiellen Tarifsätze nach den unterschiedenen Abstufungen einzuordnen sind, ihre wirtschaftliche Berechtigung haben.

Das Wertsystem erstrebt durch Berücksichtigung der Belastungs-

fähigkeit der Güter eine Steigerung der Aktivleistungen zur intensivsten Ausnutzung des in der Anlage festgelegten Kapitals; das Tarafystem bezweckt Erhöhung des Reingewinnes unter scharfer Accentuierung des wirtschaftlichen Princips, indem es durch Prämiierung der Wagenausnutzung die Verminderung der Selbstkosten des Transportes herbeiführt.

3. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Raumsystems.

Von einem allein berechtigten, „natürlichen" System kann nach dem Gesagten also keine Rede sein, denn beide ließen sich aus der Untersuchung über die Eigentümlichkeit der Eisenbahnselbstkosten entwickeln; privatwirtschaftlich sind demnach beide Systeme berechtigt. Nur allein darüber kann ein Zweifel bestehen, inwieweit das eine oder andere System auch volkswirtschaftlich richtig ist.

Angesichts der Tarifverhältnisse in den siebziger Jahren, welche hauptsächlich durch das Bestehen so vieler autonomer Gesellschaften außerordentlich verwickelt waren, hat das Wagenraumsystem mit seiner Einfachheit, Klarheit und Stetigkeit etwas Bestechliches für sich; man ist geneigt unter dem ersten Eindruck dieser Eigenschaften ihm ohne weiteres in volkswirtschaftlicher Hinsicht den Vorzug zu geben. Hierzu kommt noch, daß, abgesehen von dem nicht zu unterschätzenden Moment der Zufriedenstellung der Verkehrsinteressenten, welche ja lebhaft für dasselbe Partei ergriffen hatten, auch die höchste Instanz in dieser Frage, das Reichseisenbahnamt, zu der Auffassung gelangt war, daß das elsaß-lothringische Raumsystem dem Charakter der Eisenbahnen als öffentliche Verkehrsanstalten allein Rechnung trage und dessen Durchführung auf den deutschen Eisenbahnen im öffentlichen Interesse anzustreben sei.

Allein gegen seine allgemeine praktische Einführung sprechen noch heute sehr erhebliche Bedenken. Denn der der reinen Wagenraumtheorie entsprechende *eine* Frachtsatz für Wagenladungsgüter kann entweder nur als Durchschnittssatz aus allen bestehenden Tarifen gedacht werden, oder er müßte dem zur Zeit für die minderwertigen Massengüter giltigen, niedrigsten Tarifsatze entsprechen. Im ersten Falle würden die letztgedachten wichtigen Massengüter erheblich an Transportfähigkeit einbüßen, im anderen

Falle aber müßte durch Zubilligung des niedrigen Frachtsatzes auch an die hochwertigsten Luxusartikel ein entsprechender Ertragsausfall eintreten, welcher die Rentabilität der Privatbahnen ernstlich gefährdete, bei den Staatsbahnen aber von der Gesamtheit der Steuerzahler zu tragen wäre; d. h. auch die ärmeren Bevölkerungsklassen müßten zur Aufbringung des Ausfalls im Interesse der unmittelbaren Verkehrsinteressenten, welche überwiegend den wohlhabenden und reichen Klassen angehören, herangezogen werden.

Der Umstand, daß die zahlreichen Privatbahnen Norddeutschlands durch die vom Reich beabsichtigte Einführung jenes Systems thatsächlich in ihrer Existenz bedroht waren, ist schließlich auch der ausschlaggebende Grund für das Wiederaufgeben des bereits in den Reichslanden zur Anwendung gekommenen Raumtarifs gewesen.

Hiermit soll indes nicht gesagt sein, daß, wenn auch das Raumsystem aus dem Vorstehenden und den im folgenden Abschnitt dargelegten Gründen noch für die Gegenwart abzulehnen ist, es überhaupt der Fähigkeit, einer gemeinwirtschaftlichen Tarifpolitik zu dienen, ermangele; im Gegenteil erscheint es hierzu wegen seiner Eigenschaften der Einfachheit, Klarheit und Stetigkeit besonders geeignet, sobald die für die Beibehaltung des zur Zeit bestehenden Systems sprechenden Gründe an Gewicht verloren haben werden. Fest steht jedoch dabei das, daß ein Übergang zu jenem System nur sehr langsam und gewissermaßen aus der ferneren Entwickelung des Reformtarifs etwa in der in der Schlußbetrachtung angedeuteten Weise stattfinden kann, wenn eben die Frachtsätze sich im Durchschnitt mehr den Selbstkosten genähert haben werden, und dadurch die Beibehaltung einer Anzahl Tarifklassen praktisch bedeutungslos wird.

4. Volkswirtschaftliche Bedeutung des Wertsystems.

Wie steht es nun in dieser Hinsicht mit dem Wertsystem? Seine privatwirtschaftliche Berechtigung war schon vorher dargethan, indem es als ganz besonders geeignet erkannt wurde, den denkbar höchsten Reingewinn aus dem Unternehmen zu erzielen. Die Fähigkeit, auch den Interessen des Gemeinwohls zu dienen, ist ihm indessen besonders in den siebziger Jahren heftig bestritten worden,

angesichts der ihm anhaftenden Nachteile, welche sich kurz dahin zusammenfassen lassen, daß seine allzugroße Beweglichkeit den Privatbahngesellschaften bei ihrer Monopolstellung die Macht verleiht, in — wie man sagte — die gegebenen Bedingungen der Produktion und Konsumtion willkürlich einzugreifen, die natürlichen Wirtschaftsverhältnisse durch künstliche Bevorzugung gewisser Industrieen und Vernachlässigung anderer nach ihrem Willen umzugestalten, sowie Handel und Industrie zu beherrschen, anstatt ihnen zu dienen. Die hieraus entstandenen, zahlreichen Mißstände, deren Vorhandensein bis zu einem gewissen Grade in den siebziger Jahren kaum geleugnet werden kann, sind von den Anhängern des natürlichen Systems dem Wertsystem an sich zur Last gelegt und haben die Begründung für dessen volkswirtschaftliche Unbrauchbarkeit gegeben.

Allein man begegnet bereits weit vor den Anfängen des Eisenbahnwesens einer Preisfestsetzung nach der Leistungsfähigkeit. So weist Cohn in seinen Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik[1]) auf die Tarife der englischen Wegegelder hin, welche für Luxuswagen höher angesetzt waren, als für Wagen von notwendigem Bedarf. Die Berechtigung solcher Tarifsätze habe im übrigen kein geringerer, als Adam Smith anerkannt; es sei eben nur gerecht, daß die verschiedene Leistungsfähigkeit der die Straße benutzenden Personen je nach ihrer Kraft für diese bezahle und auf solche Weise zu verschiedenen Anteilen für die Aufbringung der Gesamtkosten einer Straße einstehe. In analoger Übertragung solcher Anschauung auf das Eisenbahntarifwesen hält Cohn[1]) die verschiedenen Güterklassen für nichts mehr als Merkmale von der Leistungskraft der hinter ihnen stehenden Personen, welche sich ihrerseits aus verschiedenen Interessentenklassen zusammensetzten (Produzenten, Versender, Empfänger, Konsumenten). Indem er nun eine Parallele zwischen der Einschätzung der Güter in die verschiedenen Tarifklassen und derjenigen der individuellen Kräfte der Staats- und Gemeindeangehörigen zur Aufbringung der Gesamtkosten des Gemeinwesens zieht, kommt er zu dem Schluß, daß der Grundsatz der

---

[1]) Vgl. Archiv für Eisenbahnwesen, Jahrg. 1883, auch Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, II. Bd. S. 419.

verschiedenen Tarifierung der Güter nach ihrem Wert nichts anderes sei, als eine Besteuerung nach der Leistungskraft, welche längst durch Gesetzgebung und Wissenschaft ein gewohnter Begriff der Steuerpolitik ist. Die Schwierigkeit liege jedoch in der Ausführung wegen der Elastizität und Relativität der die Tragfähigkeit bestimmenden Momente. Doch müsse das, was man von einer gerechten Besteuerung verlange, auch bei der Einschätzung der Güter erfüllt sein: die herrschenden Überzeugungen von der Gerechtigkeit der verteilten Last sollen auch hierbei vollkommen befriedigt sein. Das Wertsystem sei in den siebziger Jahren in Verruf gekommen, nicht eigentlich durch die Theorie an sich, sondern durch die Art und die Organe ihrer Handhabung. Die sittliche Entrüstung des Publikums hat sich vor allem dagegen gerichtet, daß die Instanz für eine folgenreiche, öffentliche Einschätzung in den Händen spekulativer Gesellschaften und ihrer Beauftragten gelegen hat. Die Einschätzung der individuell verschiedenen Leistungskraft sei aber eine Angelegenheit, welche nicht dem Gutdünken privater Geschäftsleute überlassen werden dürfe; es sei vielmehr eine Aufgabe für die höchste Anstrengung verantwortlicher öffentlicher Organe. Die einzige befriedigende Lösung findet Cohn schließlich darin, daß der Staat als der allein befähigte und berechtigte Ordner diese Sache in die Hand nehmen müsse. Diese Forderung ist heute, wenigstens in Deutschland, in ihrem ganzen Umfange erfüllt, indem durch den allgemeinen Übergang zum Staatsbahnsystem der Staat, als Vertreter der Interessen des Gemeinwohls, die Gestaltung der Eisenbahntarifpolitik selbst in der Hand hat und in der Lage ist, die Einschätzung der Güter in die verschiedenen Klassen nicht nur nach ihrem Werte, sondern auch nach ihrer Bedeutung für die nationale Volkswirtschaft vorzunehmen. — Die volkswirtschaftliche Berechtigung des Wertsystems, allerdings unter der Voraussetzung einer weitgehenden staatlichen Einwirkung auf das Tarifwesen, kann nach dem Gesagten kaum noch bestritten werden. Für Deutschland und insbesondere für Preußen, das, abgesehen von den Abschreibungen eine Eisenbahnkapitalschuld von rund 7 Milliarden zu verzinsen und zu tilgen hat, ist dieses System unter verständiger Berücksichtigung auch des in dem Raumsystem liegenden wirtschaftlichen Princips zur Zeit

sogar eine Notwendigkeit. Denn so lange noch notwendige Lebensmittel der Besteuerung unterliegen, widerspricht es unserem Gerechtigkeitsgefühl, wollte man auf die nur durch das verbundene Wert- und Wagenraumsystem, also das zur Zeit bestehende Tarifsystem, erreichbaren Eisenbahnüberschüsse verzichten und die zur Verzinsung und Tilgung erforderlichen Summen durch allgemeine Steuern aufbringen. Es erscheint vielmehr nur gerecht, daß diejenigen, welche unmittelbaren Nutzen aus den Verkehrsleistungen ziehen, auch voll zur Tragung der Kosten, wozu mindestens eine landesübliche Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals gehört, herangezogen werden.

III.

Die Differentialtarife[1]).

1. Begriff und Entstehungsgründe.

In dem Bilde, welches ich über die Entwickelung des Eisenbahntarifwesens zu zeichnen versuche, würde eine Lücke sein, wenn ich nicht, in großen Zügen wenigstens, auf die bedeutsamste Erscheinung in dem Tarifsystem der Privatbahnperiode eingehen wollte. Es sind dies die Differentialtarife; die Tarife, welche dem Wertsystem erst sein charakteristisches Gepräge gegeben, es aber auch diskreditiert haben und deshalb während drei Jahrzehnten (von 1850 bis 1880) Gegenstand der heftigsten Angriffe gewesen sind.

Die Meinungen darüber, was unter einem Differentialtarif zu verstehen sei, sind außerordentlich geteilt gewesen; im allgemeinen kann man behaupten, daß jeder Verkehrsinteressent, der sich in seinem Geschäft durch eine Tarifmaßnahme geschädigt fühlte, die Schuld einem Differentialtarif zuschob. Erst in den im März 1872 auf Veranlassung des Bundesrats stattgefundenen Kommissionsverhandlungen über die seitens der land- und forstwirtschaftlichen Vereine behauptete Schädlichkeit der Differentialtarife einigte man sich über deren Begriff. Zwar rechnete man auch die direkten und Verbandstarife unter diesen Begriff; im Sinne der in den siebziger Jahren aufgetretenen Kämpfe gegen die Differentialtarife sind indessen vor allem diejenigen Tarife gemeint gewesen, welche ohne Rücksicht auf die Entfernung und den Wert der Güter für gewisse Artikel und

[1]) Vgl. die Differentialtarife der Eisenbahnen von Fr. Krönig, Berlin 1877.

bestimmte Stationsverbindungen hergestellt wurden und zwar in solcher Höhe, die für die Erhaltung des Verkehrs, für welchen sie eingerichtet waren, geeignet erschien. Man unterschied sie in solche, welche zwischen zwei entfernteren Orten absolut niedrigere Frachten ergaben, als nach einer Zwischenstation derselben Route, und in solche Differentialtarife, bei denen dies Verhältnis nicht zutraf. Die ersteren nannte man auch Disparitätentarife.

Die hauptsächlichsten Gründe für eine differentielle Tariffestsetzung lagen in folgendem:

a. Die Konkurrenz anderer, die gleichen Industriecentren verbindenden Transportwege zwang zur Aufnahme des Wettbewerbs durch anderweite Normierung der Frachten, wenn die Linie den Verkehr nicht völlig verlieren wollte. Es führte dies zu der bereits erwähnten Konkurrenz in den Knotenpunkten. Eine weitere Ausgestaltung der Differentialtarife bewirkte dann später der Wettbewerb der internationalen Eisenbahnlinien und der Wasserwege; es entstanden die sogenannten Export- und Importtarife. So wurde z. B. im Jahre 1875 der Stettin-Galizisch-Rumänische Seetransittarif von verschiedenen galizisch-rumänischen Stationen nach den Ostseehafenstationen errichtet; er bezweckte, den deutschen Bahnen und der deutschen Reederei die Teilnahme an der Beförderung der aus dem genannten Gebiet stammenden Getreidesendungen zu ermöglichen, welche bis dahin über Galacs nach dem Schwarzen Meer und von dort zu Schiff nach England verfrachtet wurden.

b. Ferner führte das Streben der Eisenbahnverwaltungen nach Erweiterung des Absatzgebietes wichtiger Artikel zur Herstellung von Differentialtarifen; wenigstens wurden die direkten und Verbandstarife, welche für jene Artikel zwischen bedeutenderen Stationen verschiedener Wirtschaftsgebiete eingeführt waren, lange Zeit als Differentialtarife gegenüber den Lokalsätzen der nicht in die direkten und Verbandsverkehre einbezogenen Stationen bezeichnet.

c. Die allmähliche Ausbreitung der Verkehrsbeziehungen mit entfernten Wirtschaftsgebieten gestaltet schließlich den Wettbewerb verschiedener Erzeugungsgebiete auf bestimmten Absatzmärkten aus; der Kampf um die letzteren wird ausschließlich mit den Waffen der Differential-(Disparitäten-)Tarife geführt. Nur durch sie war z. B.

der Wettbewerb des russischen und amerikanischen Getreides mit ungarischem auf dem schweizerischen Markte möglich.

2. Bekämpfung der Differentialtarife.

Den ersten Klagen und Beschwerden gegen die gedachten Tarife begegnen wir um die Zeit, wo die Eisenbahnen sich von ihrer örtlichen Bedeutung zu derjenigen zu erheben beginnen, vermöge welcher der durch die Eisenbahnen überhaupt angebahnte Umwandlungsprozeß des Wirtschaftslebens in seinen Folge- und Begleiterscheinungen allgemeiner fühlbar wird. Es ist dies nicht lange nach der Gründung des ersten deutschen Eisenbahnverbandes, des 1848/49 ins Leben getretenen Norddeutschen Verbandes.

Zuerst erhebt die Industrie derjenigen Orte Klage, die von den Vorteilen der direkten und Verbandstarife ausgeschlossen waren, und petitioniert mit Unterstützung der Handelskammern eine Einbeziehung in diese. Unter dem Einfluß der unten im Zusammenhange zu besprechenden Stellungnahme der preußischen Regierung, welche stets auf möglichste Vermehrung der Verbandsstationen und dadurch auf die Verallgemeinerung der Ermäßigungen hinwirkte, verstummen die Klagen von dieser Seite allmählich, zumal die großen Industriebezirke und Hafenplätze unablässig Anträge über Anträge an die Eisenbahnverwaltungen zum Zwecke der Erlangung billiger Differentialtarife für ihre Import- und Exportartikel, für Kolonialwaaren, Kohlen, Roheisen u. s. w. stellten und sie schließlich auch erhielten. 1860 begannen dann die großen Zwischenhandelsplätze eine heftige Opposition gegen die Differentialtarife. Sie befürchteten durch jene eine Ablenkung des Verkehrs und damit den Verlust ihrer Handelsbeziehungen mit dem von ihnen bisher versorgten Hinterlande. So klagte z. B. die Berliner Kaufmannschaft über den direkten Tarif Hamburg-Dresden, welcher die bisher bestandene Vermittelung Berlins ausschloß und dadurch den Zwischenverkehr, eine so reiche Quelle des Wohlstandes — wie man sagte — ernstlich gefährdete. In gleicher Weise beschwerte sich im selben Jahre die Breslauer Handelskammer über den neu errichteten direkten Tarif Stettin bezw. Hamburg-Wien, durch welchen sich

z. B. die Frachten für Getreide um 8 Sgr. 11 Pfg., diejenigen für Kaffee und Wolle um 12 Sgr. 8 Pfg. pro Centner wohlfeiler stellten, als bei gebrochener Abfertigung über Breslau. In solchen Unterschieden, erklärte die Handelskammer, vermöge sie nur eine unbegründete Belästigung des Zwischenhandels zu erblicken, welche nicht in der natürlichen Entwickelung des Eisenbahnverkehrs gelegen, sondern als ein willkürlicher Eingriff in diese zu betrachten sei, dessen Wirkung beseitigt werden müsse, da andernfalls der gesamte Getreidehandel Breslaus seinem sicheren Untergange entgegengehe. Diese an das Handelsministerium gebrachte Beschwerde mußte indessen zurückgewiesen werden, weil der Nachweis, daß durch die beklagten Tarife in concreto der Breslauer Zwischenhandel geschädigt sei, nicht erbracht worden war. Das betreffende Reskript führte des weiteren aus, daß die niedrigen Tarife für den Stettin-Wiener Verkehr eingeführt seien, um die Bemühungen der südlichen Konkurrenzroute, die wichtigen hier in Frage kommenden Artikel (Getreide, Kolonialwaren u. s. w.) auf dem Wege über Triest nach und von England zu leiten, möglichst auszugleichen. Die gleichen niedrigen Sätze auf den Binnenverkehr auszudehnen — wie der Eventualantrag lautete — sei nicht angängig, weil dadurch die Lebensfähigkeit der betreffenden Bahnen in Frage gestellt werden würde. Auch eine gegen diese Entscheidung gerichtete Petition an das Abgeordnetenhaus blieb erfolglos.

Es verdient hierbei bemerkt zu werden, wie der Regierungsvertreter bei der Kommissionsberatung über jene Beschwerde die Stellungnahme der Regierung in der Frage der Differentialtarife begründete; er sagte u. a.: „Es handle sich hierbei um den Austausch der Produkte weit von einander gelegener Gebiete, dessen Vermittelung der Thätigkeit des großen internationalen Verkehrs anheimfalle. Handelsplätze, welche durch ihre geographische Lage zwischen den Einfuhrhäfen und den Verbrauchsgebieten den natürlichen Beruf gehabt hätten, den Zwischenhandel zu vermitteln und solchergestalt zu Stapelplätzen für diesen Verkehr zu werden, könnten allerdings diesen ihren früheren Beruf nicht mehr erfüllen, seitdem eine ununterbrochene Schienenverbindung zwischen jenen Einfuhrhäfen und den Verbrauchsgebieten zum Ausbau gekommen sei.

Der Weltverkehr könne sich jenes Mittelgliedes nicht mehr bedienen, wenn der internationale Verkehr durch die Eisenbahnen, wie es deren Beruf sei, seine wirkliche Bedeutung erhalten habe".

Ähnlich wie dieser Bewegung gegen die Differentialtarife ging es den weiteren Agitationen aus den Kreisen der Handelswelt. Auch bei diesen kehrte die Behauptung stets wieder, daß durch jene Tarife eine Schädigung der Handelsinteressen eingetreten sei; ein Nachweis hierfür ist jedoch niemals erbracht worden. Im Laufe der Zeit hat sich denn auch in den Kreisen der Industrie und des Handels ein Umschwung in den Anschauungen über die Schädlichkeit jener Tarife vollzogen. Auf dem im Jahre 1868 abgehaltenen vierten deutschen Handelstage erklärte wenigstens der Referent für das Eisenbahnfrachtwesen u. a.: „In unserer Mitte ist heute auch nicht ein Mann mehr, der es auszusprechen wagte, die Differentialtarife müssen beseitigt werden u. s. w."

Unzweifelhaft hat zu dieser veränderten Auffassung die stetig erweiterte Ausdehnung der Differentialtarife in den direkten und Verbandsverkehren beigetragen, wodurch jene Ermäßigungen auch den Zwischenorten zu teil geworden waren.

Nur für eine verhältnismäßig geringe Anzahl von Gütern, allerdings solcher von wirtschaftlich hoher Bedeutung, machte sich das Bedürfnis zur Beibehaltung von Differentialtarifen auch fernerhin geltend, weil für sie die bisherigen Gründe des Wettbewerbes im internationalen Verkehr und gegen die Wasserstraßen nach wie vor bestehen blieben.

Gegen diese erhob sich von neuem zu Anfang der siebziger Jahre eine heftige Opposition und zwar diesmal von Vertretern der landwirtschaftlichen Interessen, welche bis dahin noch nie geklagt hatten. Es sind dies vorzugsweise die land- und forstwirtschaftlichen Vereine der östlichen Provinzen, Preußen und Schlesien.

Im Oktober 1871 richtete u. a. der Sagan-Sprottauer land- und forstwirtschaftliche Verein eine Petition direkt an den Reichstag, welche mit dem radikalen Antrage schloß:

.... „Dahin zu wirken, daß endlich die Differentialtarife der Eisenbahnen aufhören und die Frachtbeträge im richtigen Verhältnis

zur Entfernung festgesetzt werden. Durch die Differentialtarife werde die inländische Landwirtschaft schwer geschädigt, weil jene den ackerbautreibenden Landstrichen des Auslandes im Osten und Südosten Deutschlands ermöglichten, mit den inländischen Produzenten zu deren Nachteil zu konkurrieren. Deutschland erzeuge mehr Cerealien als es verbrauche; die Differentialtarife seien deshalb durch die Rücksicht auf die Konsumenten nicht geboten; nur das Ausland habe durch sie Vorteile, während der inländische Grundbesitz und die inländische Landwirtschaft, die an und für sich schon dem mobilen Kapital gegenüber durch Steuerungleichheit und Kreditnot schwer bedrängt seien, erheblich darunter zu leiden hätten.

Diese Beschwerde, welche zum ersten Male den Organen des Deutschen Reiches Gelegenheit gab, ihre, mit der schon erwähnten Anschauung der preußischen Regierung identische Stellung zu der Frage der Differentialtarife darzulegen, enthielt ebensowenig einen speciellen Nachweis der behaupteten Schädigungen wie ihre Vorgängerinnen und teilte deshalb deren Schicksal. Doch den einen Erfolg hatte sie wenigstens, daß die angefochtenen Tarifverhältnisse auf Antrag des Reichstags einer eingehenden Prüfung durch Sachverständige der Landwirtschaft, des Handels, der Industrie und der Eisenbahnverwaltungen unterzogen wurden (durch die sogenannte Differentialtarif-Enquetekommission in der Zeit vom 18.—21. März 1872). Das Ergebnis der Beratungen führte jedoch dahin, daß man die von der Landwirtschaft geforderte Beseitigung der Differentialtarife ablehnte, sie im Gegenteil für zulässig erklärte und es nicht für wünschenswert erachtete, ihre Herstellung an irgend welche feststehende Normativbestimmungen zu binden. Zwar mußte anerkannt werden, daß die Differentialtarife unter Umständen einzelnen wirtschaftlichen Interessen schädlich sein können; die Frage aber, ob einer solchen Schädigung im besonderen Falle und g. f. wie ihr von der Aufsichtsbehörde entgegenzutreten sei, blieb unerörtert. Auf Grund dieses Ergebnisses beschloß der Bundesrat auf den Antrag des Ausschusses für Eisenbahnen, Posten und Telegraphen: daß in jenem Ergebnis der Enquete kein genügender Anlaß vorliege, auf die Eisenbahndifferentialtarife bezügliche Maßregeln zu treffen. Eine gleiche Stellung hat auch später die Reichsregierung

in den von ihr vorgelegten Entwürfen zu einem Reichseisenbahngesetz eingenommen.

Wenn schon in keinem der gegen die Differentialtarife angeführten Fälle der Nachweis einer durch sie der Landwirtschaft zugefügten Schädigung geführt worden ist, so wird gleichwohl angenommen werden können, daß alle jene Beschwerden nicht nur aus der Luft gegriffen waren. Die ganze Bewegung, welche durch die Industrie, den Handel und zuletzt durch die Landwirtschaft gegangen ist und sie drei Jahrzehnte hindurch beschäftigt hat, hätte diese Stärke auf die Dauer nicht annehmen können, wenn ihr nicht ein wahrer Kern zu Grunde gelegen hätte. Nur hat man sich in der wahren Ursache der thatsächlichen Existenzbedrängnis geirrt. Weniger in den Wirkungen der Differentialtarife, als vielmehr in der allmählichen, das gesamte Wirtschaftsleben umgestaltenden Allgemeinwirkung der Eisenbahnen überhaupt muß man den Grund für jene Erscheinungen suchen. Und während Industrie und Handel sich den veränderten Verhältnissen infolge ihrer größeren Beweglichkeit in verhältnismäßig kurzer Zeit anzuschmiegen verstanden, infolgedessen auch ihre Klagen nach und nach verstummten, war es die Landwirtschaft, insbesondere die des Ostens, die unter dem Einfluß der Eisenbahnen zu leiden hatte und mit der für sie notwendig gewordenen, an und für sich aber schwieriger durchzuführenden Änderung des Wirtschaftsbetriebes sich nur sehr langsam befreunden konnte. Hatten die Eisenbahnen in den fünfziger bis sechziger Jahren der östlichen Landwirtschaft zum großen Teil unzweifelhaft eine recht ansehnliche Grundrente durch Erweiterung des Absatzgebietes ihrer Erzeugnisse gebracht, so machte sich mit der Ausbreitung des Eisenbahnwesens in Ungarn und dem westlichen Rußland während der siebziger Jahre bereits die Weltpreisbildung für die landwirtschaftlichen Produkte geltend, indem jenen unter äußerst günstigen Verhältnissen produzierenden Ländern durch die Schienenwege eine gleiche Absatzerweiterung für ihre Erzeugnisse nach Deutschland und besonders Preußen geschaffen wurde, wie sie der ostpreußischen Landwirtschaft in den vorangegangenen Jahrzehnten zu teil geworden war. Kurz die Schwierigkeit für jene läßt sich theoretisch in der Weise veranschaulichen, daß sie gezwungen war, den

Änderungen zu folgen, die unter Einwirkung der Eisenbahnen an den von Thünenschen Produktenzonen eintreten mußten, indem für die Anbauverhältnisse allgemein nicht mehr die Entfernung vom Absatzmarkt maßgebend ist, sondern in erster Linie die günstigsten natürlichen Bedingungen für die Art der Produktion und das Wirtschaftssystem bestimmend wurden.

Während also die Differentialtarife, als erst durch die Eisenbahnen gegeben, nur mittelbar Anteil an der auch ohne sie nicht zu verhindernden Umgestaltung des Wirtschaftslebens hatten, so darf doch bei gerechter Würdigung nicht übersehen werden, daß sie eine zweischneidige Waffe sind, welche unvorsichtig gehandhabt, eine Schädigung berechtigter wirtschaftlicher Interessen herbeizuführen imstande ist, ohne daß eine solche ursprünglich beabsichtigt war. Es muß deshalb die Berechtigung der seiner Zeit auch von ihren eifrigsten Verfechtern gestellten Forderung, die Differentialtarife der Kontrolle der Staatsregierung zu unterstellen, durchaus anerkannt werden, um so mehr als die Möglichkeit nicht zu bestreiten ist, daß sich die Eisenbahnen gegebenen Falls mit ihrer Differentialtarifpolitik in direkten Gegensatz zu der von der Regierung befolgten Zoll- und Handelspolitik zu setzen vermöchten.

Dieser Ausblick führt uns zu der folgenden Betrachtung, wie sich die Regierung, speciell die preußische, überhaupt dem Tarifwesen gegenüber gestellt hat, wobei durch Heranziehung einiger charakteristischer Beispiele außer den bereits erwähnten die bemerkenswertesten Entscheidungen veranschaulicht werden sollen.

3. Stellungnahme der Regierungen, besonders der preußischen, zu den Differentialtarifen.

Das grundlegende Gesetz für die Eisenbahnen in Preußen vom 3. November 1838 enthält in den das Tarifwesen regelnden Paragraphen 26—35 keine Bestimmung, welche der Staatsregierung die gesetzliche Möglichkeit gewährte, die Differentialtarife der Eisenbahnen zu verbieten. Nach jenem Gesetz waren die Verwaltungen nur gehalten, innerhalb der Tarifmaxima wünschenswert erscheinende Änderungen sechs Wochen vor deren Einführung der Regierung

anzuzeigen und öffentlich bekannt zu machen. Jenen Mangel suchte nun die Regierung, welche bei zunehmender Ausbreitung des Eisenbahnwesens sich durch die Tariffreiheit der Privatverwaltungen in der Wahrung der Allgemeininteressen beschränkt sah, dadurch auszugleichen, daß sie sich bei Erteilung von Privilegien für neue Eisenbahnunternehmungen das Recht der Genehmigung oder Versagung jeder Tarifänderung ausdrücklich vorbehielt; die bereits bestehenden Unternehmungen wußte sie dadurch zur Übernahme der Verpflichtung, ihre Genehmigung in allen Fällen beabsichtigter Tarifänderungen einzuholen, zu veranlassen, daß sie von ihr die Genehmigung der Gesuche um Konzessionierung zu Erweiterungen der Unternehmungen abhängig machte.

Unmittelbar nach Gründung des norddeutschen Eisenbahnverbandes kam die preußische Regierung gelegentlich wiederholter Beschwerden über die Schädigungen, welche einige Industrieorte durch Nichteinbeziehung in die direkten Verbandstarife zu erleiden glaubten, zuerst in die Lage, zu den in jenen Tarifen gegenüber den Lokalsätzen enthaltenen Frachtunterschieden Stellung zu nehmen. Es handelte sich in dem einen speciellen Fall um die durch den norddeutschen Verbandstarif eingeführte Ermäßigung der Frachten für Syrup im Verkehr zwischen den Verbandsstationen Deutz und Duisburg einerseits und Hannover, Braunschweig, Magdeburg, Halle a. S., Leipzig und Berlin andererseits, über welche die Zuckerraffinerie in Blotho Klage geführt hatte, weil jene Verbandsfrachtsätze absolut niedrigere Frachten für die genannten längeren Verkehrsrelationen ergaben als die Lokaltarife für den Verkehr von den näher gelegenen Zwischenstationen Herford, Minden und Rehme nach den genannten Endstationen. Es lagen hier also Disparitätentarife vor, denen die genannte Raffinerie dadurch begegnen wollte, daß sie den Antrag auf Einbeziehung der drei namhaft gemachten Stationen in den norddeutschen Verbandstarif stellte. Die hannoversche Regierung lehnte ihn indessen ab und erwiderte, daß die Einführung der beklagten Sätze erfolgt sei, um einen großartigen Verkehr zwischen den Runkelrübenzuckerfabriken an der Elbe und den Zuckerraffinerieen am Rhein zu erwecken; unbedeutende Zwischenorte könnten keine Berücksichtigung finden, ebensowenig wie

die hannoverschen Zuckerfabriken eine solche verlangen, die bei den höheren Lokalsätzen sehr wohl bestehen könnten. Die preußische Regierung, die ebenfalls in dieser Sache angegangen war, vertrat dagegen die Ansicht, daß es nicht gerechtfertigt sei, weniger verkehrsmächtige Zwischenorte von den Vorteilen der direkten, billigeren Sätze auszuschließen und deren Industrie zu Gunsten anderer Produktionsplätze zu vernachlässigen. Zwar vermochte auch sie das angefochtene Tarifverhältnis nicht als ungesetzlich anzuerkennen; jedoch verwandte sie sich schon damals (1850/51) für die Beobachtung des Grundsatzes, daß die entfernter gelegene Station mindestens keine absolut billigere Fracht genießen dürfe, als irgend eine näher gelegene Station derselben Linie. An diesem Grundsatz, der bereits 1853 den preußischen Eisenbahndirektionen als unbedingte Norm für ihre Tarifpolitik anempfohlen wurde, hat die Regierung seitdem mit Konsequenz festgehalten. Nur hinsichtlich des Transitverkehrs hat sie später geglaubt, dieses Princip durchbrechen zu sollen.

Im September 1861 hatte nämlich der Kölner Handelsverein eine Beschwerde an das Staatsministerium gebracht, welche darin gipfelte, daß der Rheinischen Eisenbahngesellschaft die Aufhebung eines im Frühjahr desselben Jahres errichteten Transittarifs aufgegeben werden sollte, welcher mit den holländischen und belgischen Eisenbahnverwaltungen vereinbart, den Zweck hatte, Rohprodukte und Halbfabrikate in Wagenladungen von den Seehäfen Belgiens und der Niederlande nach Süddeutschland und in umgekehrter Richtung zu befördern, und zwar waren zu diesem Zweck von Antwerpen nach Mainz bezw. Ludwigshafen so niedrige Sätze eingerichtet, daß die Fracht für 100 kg von Antwerpen nach Mainz um 7 Cents, diejenige nach Ludwigshafen um 46 Cents niedriger war, als die Fracht für die kürzeren Verbindungen von Köln nach jenen beiden Stationen. Hierdurch, hieß es in der Beschwerde, könne Köln in überseeischen Waren nicht mehr paritätisch mit Mainz und Ludwigshafen konkurrieren und ginge seinem wirtschaftlichen Ruin entgegen. Die Staatsregierung vermochte aber dem Antrage nach eingehender Untersuchung nicht stattzugeben. Sie wies in ihrem ablehnenden Bescheide darauf hin, daß der Tarif dem Wettbewerb des Wasserweges auf dem Rhein, sodann dem der französischen Eisenbahnlinie

von Le Hâvre nach Basel und endlich dem Wettbewerb des belgisch-französischen Eisenbahnweges von Namur über Arlon, Luxemburg, Metz nach Basel seine Entstehung verdanke. Wenn auch der angefochtene Tarif Antwerpen-Mainz gegenüber demjenigen Köln-Mainz ein Disparitätentarif sei, so müsse darauf hingewiesen werden, daß jener Frachtsatz nur für Güter eingerichtet sei, welche zwischen Antwerpen einerseits und Süddeutschland und der Schweiz andererseits ausgetauscht werden. Er charakterisiere sich deshalb als ein Transittarif, dessen Eigentümlichkeit eben darin bestehe, daß er nicht den Gesamtfrachtsatz der eigentlichen Transportstrecke, sondern nur einen bis zur Transitstation zu erhebenden Teil darstelle. Eine Schädigung des Kölner Handels könne aber nicht anerkannt werden, weil nach etwaiger Aufhebung des Tarifs die Sendungen nicht dem Kölner Zwischenhandel, sondern vielmehr den erwähnten ausländischen Verkehrslinien, und teils auch dem Wasserwege zufallen würden.

Mit der Ausdehnung der direkten Verkehrsbeziehungen und der Aufnahme des Wettbewerbs gegenüber der Binnen- und Seeschiffahrt und den großen internationalen Eisenbahnlinien trat für die deutschen Bahnen immer stärker das Bedürfnis zu Tage, den Tarifmaßregeln der Wettbewerbswege durch entsprechende Gegenmaßregeln möglichst Schlag auf Schlag zu begegnen. Dementsprechend gewährten die Aufsichtsbehörden den Eisenbahnverwaltungen eine gewisse Freiheit der Bewegung unter dem Vorbehalte des Rechts, die Wiederaufhebung nachteiliger Tarifmaßnahmen anzuordnen. So hatte das preußische Handelsministerium die Privatbahnen von der Verpflichtung zur vorherigen Einholung der ministeriellen Genehmigung für geplante Tarifermäßigungen im Zollvereintransitverkehr durch Erlaß vom 18. Februar 1863 entbunden, d. h. ihre Selbständigkeit derartig erweitert, daß sie an die vorgängige Einholung der Genehmigung nur noch für die wenigen Fälle gebunden blieben, in welchen die Einführung von Differentialfrachtsätzen auch außerhalb des Zollvereintransitverkehrs beabsichtigt wurde. Eine gleiche Befugnis, wie den Privatbahnen war durch eben den Erlaß den Direktionen der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen verliehen, nicht aber den Direktionen der Staatsbahnen;

für diese waren nach wie vor die allgemeinen Bestimmungen über die Verwaltung der Staatseisenbahnen vom 6. und 15. April 1850 maßgebend, wonach sowohl die Festsetzung und Änderung der Lokaltarife, sowie jede Erhöhung und Ermäßigung eines Verbandstarifs, als auch die Einführung von Differentialtarifen der ministeriellen Genehmigung unterlagen.

Diese Politik verfolgte die preußische Regierung fast zwei Jahrzehnte. Die hierdurch gewährte Anpassungsmöglichkeit an die Bedürfnisse des Verkehrs hat unbestreitbar dazu beigetragen, den deutschen Bahnen den ihnen gebührenden Anteil am Transitverkehr von Ausland zu Ausland zu sichern und ferner die Ausfuhr heimischer Erzeugnisse, sowie die Versorgung des Inlandes mit nicht zu entbehrenden ausländischen Produkten zu ermöglichen und so dem Transportgeschäft der heimischen Bahnen eine Rentabilität zu jener Zeit zu verschaffen, welche der inländische Verkehr allein kaum gewährt hätte. Im Frühjahr 1878 trat indessen ein völliger Umschwung in dieser Tarifpolitik der preußischen Regierung ein.

Bei der 1877 erfolgten Annahme des Reformtarifs waren die innerhalb der einzelnen Klassen des Schemas anzuwendenden Frachtsätze, wie wir gesehen haben, als Maximaltarifsätze der Festsetzung seitens der Landesregierungen unterworfen; innerhalb der Maxima stand indessen den Bahnverwaltungen die Bewegung nach unten frei; auch durften für einzelne Artikel in Abweichung von der Klassifikation Ausnahmetarife zugelassen werden, deren Einführung aber sowohl hinsichtlich der Frachtgegenstände, als der Stationsverbindungen an die Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden gebunden war. Im Zusammenhange hiermit und mit der in Aussicht genommenen Schutzzollpolitik steht ein Erlaß des preußischen Handelsministers vom 21. Februar 1878, welcher den obenerwähnten Erlaß vom 18. Februar 1863 aufhob und an Stelle der früher erteilten generellen Ermächtigung das Erfordernis einer vorgängigen speciellen Genehmigung für alle diejenigen Tarife setzte, nach welchen im direkten Verkehr mit dem Ausland oder im Durchgangsverkehr günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen bewilligt werden sollen, als für die gleichartigen Artikel auf den betreffenden Bahnstrecken im Verkehr von oder nach den Grenz-

stationen festgesetzt worden sind. Am 23. April 1878 folgte dann ein weiterer Erlaß, welcher besagte, daß für derartige Tarife die Genehmigung des Ministers nur dann erwartet werden dürfe, wenn eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen nicht zu besorgen ist, oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft für die beantragte Ermäßigung der Tarife sprechen. Mit der alsbald beginnenden Verstaatlichung der Privatbahnen und der allmählichen Zunahme des Übergewichtes des Staatsbahnsystems wurde die Tarifpolitik eine einheitlichere mit der nicht zu verkennenden Tendenz, die bisher noch bestehenden Freiheiten der Privatbahnen in der Tarifgestaltung immer mehr zu beschränken und das Tarifwesen von der ministeriellen Centralstelle aus nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen zu regeln, vornehmlich aber die Einheitlichkeit zwischen der Zollpolitik und der Eisenbahntarifpolitik herzustellen.

Die Erörterung über die von diesem Wendepunkt eingetretene Regelung der Zuständigkeit in dem Tarifwesen folgt am zweckmäßigsten nach Besprechung des Reformtarifs, der wir uns nunmehr zuwenden.

IV.

Der Reformtarif von 1877.

1. Erläuterung.

In der am 12. Februar 1877 in Berlin zusammengetretenen Generalkonferenz sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen war, wie erwähnt, das noch jetzt geltende Tarifsystem, der sogenannte Reformtarif festgestellt, d. h. es war für das Gebiet des Deutschen Reiches die formale Tarifeinheit geschaffen. Dieses System entsprach im wesentlichen dem schon früher erörterten, von Bayern und Württemberg 1874 angenommenen, gemischten System und stellt sich, wie dieses, als eine Verschmelzung des Wert- und des Wagenraumsystems dar, indem das erstere in den drei Specialtarifen und der zugehörigen Güterklassifikation zum Ausdruck kommt, und von dem anderen die allgemeinen Wagenladungsklassen, sowie das Princip der Aufgabe mit einem Frachtbrief für einen Wagen entlehnt sind. Das Schema, in welches von nun an alle Eisenbahnen Deutschlands ihre Tarifsätze einzuordnen hatten, ist unter Berücksichtigung der 1887 eingeschalteten Spalte für den Specialtarif für bestimmte Stückgüter heute noch folgendes:

Für Stückgut sind drei Klassen vorgesehen, und zwar je eine für Eilgut, gewöhnliches Stückgut und für diejenigen Artikel, welche den eben genannten billigeren Specialtarif genießen[1]).

Für Wagenladungsgüter bestehen vier Hauptklassen und drei Nebenklassen und zwar:

[1]) Seit dem 1. April 1899 ist noch ein Specialtarif für bestimmte Eilgüter hinzugefügt, dessen Sätze denjenigen für Frachtgut entsprechen.

a. Die allgemeine Wagenladungsklasse B mit der Nebenklasse A 1.

b. Die Specialtarife I und II mit der Nebenklasse A 2, Specialtarif III mit der Nebenklasse Specialtarif II.

Hieran schließt sich ein in das Schema mit aufgenommener Ausnahmetarif für Holz.

Zugleich mit dem Schema wurden auch die untrennbar mit ihm verbundenen allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation vereinbart[1]).

Die ersteren enthalten in erster Linie die Grundsätze, welche bei der Frachtberechnung für Eilgut, Stückgut und Wagenladungen, sowie für besonders namhaft gemachte Güter, als explodierbare Gegenstände, Edelmetalle und Kunstgegenstände, sperrige Güter, Fahrzeuge u. a. m. zu beobachten sind.

Hiernach werden zu den Eil- und Stückgutsätzen diejenigen Güter befördert, welche der Absender nicht als Wagenladung aufgiebt, wobei für jede Frachtbriefsendung der Eilgüter mindestens 50 Pfg., für die der Stückgüter mindestens 30 Pfg. erhoben werden.

Zu den Sätzen der Wagenladungsklassen werden diejenigen Güter befördert, welche der Absender mit einem Frachtbriefe für einen Wagen als Wagenladung aufgiebt. Der Frachtberechnung nach den Sätzen der Hauptklassen wird ein Gewicht von mindestens 10000 kg für jeden verwendeten Wagen, der Frachtberechnung nach den Sätzen der Nebenklassen ein Gewicht von mindestens 5000 kg für jeden verwendeten Wagen zu Grunde gelegt, auch wenn das wirkliche Gewicht weniger als 10000 kg bezw. 5000 kg beträgt. Für Sendungen von weniger als 10000 kg, aber mehr als 5000 kg wird die Fracht für das wirkliche Gewicht nach der Nebenklasse oder für 10000 kg nach der Hauptklasse für jeden verwendeten Wagen berechnet, je nachdem die eine oder andere Berechnung eine billigere Fracht ergiebt. Die Güter der Specialtarife sind aus der unten erläuterten Güterklassifikation zu ersehen; alle daselbst nicht genannten Güter gehören zur allgemeinen Wagenladungsklasse.

---

[1]) Siehe Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I, vom 1. April 1898 mit Nachtrag vom 1. April 1899.

An diese Grundsätze schließen sich dann des weiteren an:

Bestimmungen über das Auf- und Abladen der Güter, solche über die Beförderung in offen gebauten, in gedeckt gebauten oder in offen gebauten Wagen mit Decke und schließlich Bestimmungen über frachtfreie Beförderung der Privatwagendecken und der den Absendern gehörigen Ladegeräte, sowie der den Biersendungen beigeladenen Wärme- bezw. Kälteschutzmittel. Hieran reiht sich ein Verzeichnis der sperrigen Güter, d. h. solcher Güter, welche im Verhältnis zu ihrem Gewicht eine zu große Ladefläche — gewöhnlich mehr als 1 cbm bei 150 kg Gewicht — in Anspruch nehmen und deshalb mit dem $1^1/_2$fachen ihres Gewichtes zur Frachtberechnung herangezogen werden.

Schließlich folgt die Güterklassifikation[1]), ein in drei Spalten geteiltes Verzeichnis, in welchem die Güter entsprechend ihrer Zugehörigkeit zu einem der drei Specialtarife in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt sind. Hauptsächlich sind darin die notwendigen Nahrungs- und Lebensmittel, die Hilfsmittel der Landwirtschaft (Samen, Sämereien, Getreideabfälle, Kleie, Stroh u. a. m.), das zum Bau von Gebäuden und Straßen erforderliche Material, die Hilfsmittel der verschiedenen Industrieen, die Erzeugnisse des Bergbaues und der Forstwirtschaft, sowie die meisten Eisenwaren namhaft gemacht. Die Abstufung der Klassifikation, die Einreihung der Güter in die drei unterschiedenen Specialtarife ist auf Grund des Wertes und der volkswirtschaftlichen Bedeutung unter Berücksichtigung der Tara und der historischen Entwickelung erfolgt. Im allgemeinen finden wir — allerdings mit einigen durch die eben erwähnten Einschätzungsgründe hervorgerufenen Abweichungen — in dem Specialtarif III, also der billigsten Klasse, die Rohprodukte, in den beiden anderen Specialtarifen die Halbfabrikate und Ganzfabrikate, während die feineren Fabrikate und Luxusartikel nicht benannt sind, also der allgemeinen Wagenladungsklasse angehören.

---

[1]) Diejenigen Güter, welche dem Specialtarif für bestimmte Eilgüter und dem für bestimmte Stückgüter angehören, sind in jenem Verzeichnis besonders namhaft gemacht.

2. Die Organe seiner Weiterentwickelung.

Diese nunmehr in ganz Deutschland gültige Normalgüterklassifikation, welche an die Stelle der zahlreichen, untereinander sehr verschiedenen Klassifikationen der Lokal-, direkten und Verbandstarife aller deutschen Bahnen getreten war, konnte in ihrer augenblicklichen Festsetzung natürlich ebensowenig als etwas dauernd Feststehendes, für alle Zeiten Gültiges angesehen werden, wie jene. Sie mußte selbstverständlich mit der fortschreitenden wirtschaftlichen Entwickelung in Zukunft einem ähnlichen Umwandlungsprozeß unterliegen, den die bisherigen Klassifikationen in ihrer Art durchlaufen hatten. Die Fortbildung der letzteren war bis dahin den Eisenbahnverbänden als den eigentlichen Trägern des Tarifwesens in den sechziger und siebziger Jahren, in Norddeutschland besonders seit 1868 dem Tarifverbande zugefallen, und zwar nicht ohne dabei den heftigsten Angriffen wegen vermeintlicher Willkür bei Einordnung der Güter ausgesetzt gewesen zu sein. Es galt also jetzt ein Organ zu schaffen, welchem die Lösung der infolge des ganz Deutschland umfassenden Geltungsbereiches der gemeinsamen Klassifikation ungleich schwierigeren Aufgabe zufiel, deren Weiterentwickelung im Sinne einer gerechten Anpassung an die Bedürfnisse des Verkehrs zu übernehmen. Es kam also darauf an, die Anträge auf Versetzung von Gütern aus einer Klasse in die andere, und auf Einschätzung in den Verkehr neu eintretender Güter in einer solchen Weise zu erledigen, daß die Entscheidungen jenes Organes sowohl die berechtigten Wünsche der Verkehrstreibenden befriedigen, als auch das finanzielle Interesse der Eisenbahnen wahren würden. Man schuf dieses Organ durch eine im Princip glückliche Verbindung zwischen Vertretern der Eisenbahnverwaltungen und der Verkehrsinteressenten in der sogenannten ständigen Tarifkommission und dem Verkehrsausschuß. Erstere setzt sich zusammen aus den Vertretern von 14 deutschen Staats- und Privatbahnen, dieser besteht aus 13 Mitgliedern, die von den Regierungen aus den Kreisen der Industrie, der Landwirtschaft und des Handelsstandes ernannt werden. Aufgabe der Tarifkommission ist, solche Anträge,

welche die allgemeinen Tarifvorschriften und die Güterklassifikation, die allgemeinen Zusatzbestimmungen zur Verkehrsordnung und den Nebengebührentarif (mit Ausnahme der Sätze) betreffen, in Gemeinschaft mit dem Verkehrsausschuß vorzuberaten. Über die jährlich dreimal (im Februar, Juni und September) stattfindenden gemeinschaftlichen Sitzungen wird ein Protokoll aufgenommen, das jeder deutschen Eisenbahnverwaltung zugestellt wird. Die darin niedergelegten Beratungsergebnisse unterliegen der Beschlußfassung durch die Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die in der Regel jährlich einmal vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten einberufen wird. Die Beschlüsse der Konferenz, denen binnen einer bestimmten Frist von einer Minderheit der berechtigten Stimmen nicht schriftlich widersprochen worden ist, bedürfen schließlich der Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden der verschiedenen Eisenbahnen.

Unter dem Einfluß dieser unter den Regierungen vereinbarten Einrichtung vollzieht sich noch heute die zweckentsprechende Weiterentwickelung des Reformtarifs, insbesondere der Güterklassifikation mit der offenkundigen Tendenz eines allmählichen Hinübergleitens der Güter aus den höheren Klassen in die niederen, d. h. mit der Wirkung einer im steten Flusse befindlichen allgemeinen Frachterniedrigung innerhalb des normalen Tarifs.

Erwähnt sei hierbei noch, daß die Tarifkommission auch die Zusatzbestimmungen zu der vom Bundesrat auf Grund des Artikels 44 der Reichsverfassung erlassenen Verkehrsordnung gemeinsam für alle deutsche Eisenbahnen aufgestellt und diese zusammen mit den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation unter dem Titel „Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I", herausgegeben hat. Der Wert der Aufstellung liegt darin, daß sie die allgemeinen Bestimmungen für sämtliche Gütertarife Deutschlands in einem Heft zusammenfaßt und so als Teil I für alle übrigen deutschen Tarife gilt, von denen jeder wiederum die besonderen Bestimmungen seines Verkehrs nebst den Kilometertafeln u. s. w. enthält, und als Teil II zur Ausgabe kommt.

Die Thätigkeit, welche die ständige Tarifkommission, der Verkehrsausschuß und die Generalkonferenz auf dem Gebiete der

Gütereinschätzung entwickelt haben, veranschaulicht eine von Ulrich in den Jahrbüchern [1]) für Nationalökonomie und Statistik veröffentlichte Berechnung über die fortschreitende Ermäßigung der Eisenbahngütertarife, welcher die folgenden Angaben entnommen sind:

Es sind versetzt worden seit 1878 bis 1890:

1. aus den allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif I 22 Artikel, für welche eine Frachtermäßigung von 25,3 % für Sendungen in Wagenladungen von 5 t, und eine solche von 25 % für Sendungen in Wagenladungen zu 10 t herbeigeführt ist;

2. aus den allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif II 18 Artikel mit einer Frachtermäßigung von 25,3 % für Sendungen zu 5 t, und von 41,6 % für solche zu 10 t;

3. aus den allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif III 12 Artikel, was für die unterschiedenen Ladungen zu 5 und 10 t eine Ermäßigung von 47,7 % bezw. 56,6 %, an Stelle der letzteren sogar eine solche von 63,2 % bedeutet, wenn die Sendungen eine Entfernung von 100 km oder mehr befördert werden;

4. aus Specialtarif I nach Specialtarif II 11 Artikel mit einer Frachtermäßigung von 22,2 % für 10 t Sendungen;

5. aus Specialtarif I nach Specialtarif III 8 Artikel mit einer Ermäßigung von 30 %, 42,2 % bezw. 51,1 % (wie unter Nr. 3);

6. aus Specialtarif II nach Specialtarif III 21 Artikel mit einer Ermäßigung von 30 %, 25,7 % bezw. 37,1 % (zu verstehen wie unter Nr. 3 angegeben).

Diese Herabsetzungen verteilen sich hauptsächlich auf folgende Güterarten:

Den Hauptanteil hat die Eisenindustrie erhalten, deren sämtliche Erzeugnisse sich auf die drei Specialtarife verteilen;

---

[1]) Conrads Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik, III. Folge Bd. I (1891) S. 53.

ferner sind Papier und Pappe zur Ausfuhr aus den allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif I versetzt; feine Steinhauerarbeiten, zusammengesetzte Mühlsteine aus den Wagenladungsklassen nach Specialtarif II; Hanf, Jute, Salzsäure aus Specialtarif I nach Specialtarif II;

Cement, roh bearbeitete Steine, Röhren von Thon und Cement, Steinkohlenteer, Braunkohlenteer, Teeröle und Graphit aus Specialtarif II nach Specialtarif III;

Salz, Koch- und Speisesalz, Abfallsalze aus Specialtarif I nach Specialtarif III.

Im Interesse der Landwirtschaft erfolgte die Versetzung von Samen und Sämereien aller Art aus den allgemeinen Wagenladungsklassen nach Specialtarif I, verschiedene Feld- und Gartenfrüchte, Kohl, Kraut, Speisezwiebeln, ferner Reisabfälle nach Specialtarif II, ebendahin besonders benannte Futtermittel.

Ferner sind umfangreiche Deklassifikationen für Holz und Holzwaren im Interesse der heimischen Forstwirtschaft eingetreten.

Außerdem ist für alle Güter des Specialtarifs III bei Aufgabe von 5000 kg eine Ermäßigung von 30 % herbeigeführt, indem diese nicht mehr zum Einheitssatz der Klasse A 2 (5 Pfg. pro t), sondern zu demjenigen des Specialtarifs II (3,5 Pfg. pro t) gefahren werden. Der Ausfall hierfür belief sich allein für die preußischen Staatsbahnen auf jährlich 700 000 Mark.

Ferner ist durch die Verstaatlichung der Privatbahnen und die allgemeine Herabsetzung ihrer Tarifsätze auf das Niveau der preußischen Staatsbahnsätze ein Ausfall entstanden, der nach dem Stande der damaligen Beförderungsmengen auf jährlich 3 300 000 Mark veranschlagt wurde. Schließlich muß noch der auf jährlich rund 4 Millionen Mark berechneten Ermäßigung der Frachten gedacht werden, welche durch die allgemeine Aufhebung der Frachtzuschläge für die größeren Rhein- und Elbebrücken in Preußen eingetreten ist. (Die übrigen größeren Bundesstaaten rechnen noch heute derartige Zuschläge ein.)

In gleicher Weise, wie bis zum Jahre 1890, haben auch in diesem Jahrzehnt Deklassifikationen mit bedeutenden Fracht-

ermäßigungen stattgefunden, wobei nur an die neueste derartige Herabsetzung, nämlich derjenigen sämtlicher Futtermittel in den Specialtarif III erinnert zu werden braucht. So geht noch fortdauernd — abgesehen von den durch die weiter unten behandelten Ausnahmetarife hervorgerufenen Ermäßigungen —, eine erhebliche Frachtenverbilligung vor sich, und die Behauptung, daß die Güterfrachten der Eisenbahnen noch heute eine sinkende Tendenz aufweisen, ist keine leere Redensart.

V.

Entwickelung zur materiellen Tarifeinheit in Deutschland.

Werfen wir nunmehr einen kurzen Rückblick auf den Weg, auf welchem auch die materielle Tarifeinheit, d. i. die Einheitlichkeit der in die verschiedenen Klassen des Normaltarifs einzurechnenden Einheitssätze für Deutschland erreicht wurde.

Nach Annahme des Reformtarifs war jeder Eisenbahnverwaltung das Recht zugesprochen, unterhalb der von den Landesaufsichtsbehörden festgesetzten Maxima die Höhe der Einheitssätze nach eigenem Ermessen zu bestimmen. Nur die Einführung solcher Tarifsätze, die außerhalb des Normalschemas für bestimmte Artikel und Stationsverbindungen mit niedrigeren Einheitssätzen erforderlich schienen, also die Einführung sogenannter Ausnahmetarife, war an die vorgängige Genehmigung der Aufsichtsbehörden geknüpft. Obschon hiermit das zur damaligen Zeit Mögliche erreicht war, so lag doch in diesen Bestimmungen der Keim zu einer abermaligen, außerordentlich mannigfaltigen Entwickelung des Tarifwesens. Denn einesteils nutzten die einzelnen Verwaltungen die eingeräumte Befugnis selbständiger Festsetzung der Einheitssätze unterhalb der Maxima in ausgiebigster Weise aus und machten dadurch bei der Vereinbarung direkter und Verbandstarife die Schaffung zahlreicher Ausnahmetarife unvermeidlich; andernteils glaubten auch die verschiedenen Aufsichtsbehörden im Interesse der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und der Rentabilität der Eisenbahnen ihres engeren Staatsgebietes die Genehmigung zur Einführung von Ausnahmetarifen aller Art, für welche die Verwaltungen stets eine

einleuchtende Begründung zu geben verstanden, nicht versagen zu sollen, unbekümmert um deren Wirkungen auf die Erzeugungs- und Absatzplätze der gleichen Artikel in benachbarten Gebieten.

So kam es, daß bereits zwei Jahre nach der Reform, also 1879, ein Tarifzustand sich entwickelt hatte[1]), der demjenigen vor der Reform nahezu gleich war, und zwar hervorgerufen im letzten Grunde durch den Mangel gleicher, für alle Eisenbahnen giltigen Einheitssätze innerhalb des Normaltarifschemas.

Diesem Übelstande zu begegnen, nahm das Reich von neuem die Tariffrage auf und versuchte 1879 ihre gesetzliche Regelung; allein der Widerstand, welchen insbesondere die Mittelstaaten aus politischen Rücksichten und im Interesse ihrer Staatsbahnen entgegensetzten, vereitelte die Beratung des dem Bundesrat bereits vorgelegten Gesetzentwurfes, so daß er im Wege der Zurückstellung beseitigt wurde.

Unbeirrt durch diesen Mißerfolg im Reiche verfolgte die preußische Regierung unter der Leitung des Fürsten Bismarck ihre für richtig erkannte Eisenbahnpolitik, deren nächstes Ziel die Verstaatlichung der Privatbahnen war, mit eiserner Konsequenz. Mit nachdrücklicher Unterstützung der nationalliberalen Partei im preußischen Landtage und unter der kraftvollen Führung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten durch den Minister von Maybach wurden bis zum Februar 1885 20 Vollbahnen mit einer Gesamtlänge von 7859 km und für einen Ankaufspreis von insgesamt 803 550 900 Mark für den preußischen Staat erworben. Hierdurch verschwand die Unzahl kleiner selbständiger Verwaltungen und zugleich das Chaos der Gütertarife. Neben einer zweckmäßigen und den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden äußeren Ordnung der Tarife wurden nunmehr für das gesamte Netz der preußischen Staatsbahnen und der unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen einheitliche Normaltransportgebühren festgesetzt und nach und nach in die Tarife eingeführt.

Diese Sätze sind, unter Berücksichtigung der im Laufe der Zeit eingetretenen Änderungen und der am 1. Oktober v. Js. eingeführten Stückgutstaffel folgende:

Der Satz für Eilgut beträgt stets das Doppelte des Fracht-

[1]) Ulrich, Eisenbahn-Tarifwesen S. 289.

stückgutes; für letzteres wird berechnet für 100 kg und das Kilometer auf eine Entfernung bis 50 km 1,1 Pfg.

von	51 km	—	200	„	1,0 „
„	201 „	—	300	„	0,9 „
„	301 „	—	400	„	0,8 „
„	401 „	—	500	„	0,7 „
„	501 „	ab	stets		0,6 „

Der Einheitssatz für den Specialtarif für bestimmte Stückgüter beträgt 0,8 Pfg. auf alle Entfernungen bis 723 km, von da ab sind die Sätze dieses Tarifs denen für Stückgut gleich. Die Einheitssätze der übrigen Klassen sind:

Für Klasse A 1 0,67 Pfg., für B 0,60 Pfg., für A 2 0,50 Pfg., für Specialtarif I 0,45 Pfg., für Specialtarif II 0,35 Pfg., für Specialtarif III 0,26 Pfg. (bezw. 0,22 Pfg. bei Entfernungen über 100 km) und für den allgemeinen Holz-Ausnahmetarif 0,3 Pfg. und zwar stets für 100 kg und 1 km verstanden. Hierzu treten noch jedesmal feste Abfertigungsgebühren (für die Behandlung ꝛc. der Güter auf den Versand- und Empfangsstationen), die bis 100 km in Stufen von 10 zu 10 km wachsen, über 100 km indes gleich bleiben und da für 100 kg betragen:

Für Eilgut 40 Pfg., für die beiden folgenden Stückgutklassen und die Klasse A 1 20 Pfg., für alle übrigen Klassen 12 Pfg.

Die Konsequenz, mit welcher die preußische Staatseisenbahnverwaltung vom Jahre 1880 ab die Einrechnung jener Sätze in alle Tarife ihres Gebietes durchführte und nicht ohne einen gelinden Druck auch auf deren allmähliche Annahme in den direkten Verkehren mit den übrigen deutschen Bahnen hinwirkte, veranlaßte schließlich die letzteren, diese Sätze ebenfalls in ihre Lokaltarife einzurechnen. Das Jahr 1890, in welchem zuletzt Württemberg und Bayern diesem Vorgehen gefolgt waren, brachte somit endlich die Erfüllung der Fundamentalforderung des Reichsgesetzentwurfes von 1879, nämlich die materielle Tarifeinheit für das Gütertarifwesen innerhalb des Gebietes des ganzen Deutschen Reiches[1]).

[1]) Ulrich, Eisenbahntarifwesen S. 295. „Der einheitliche deutsche Eisenbahn-Gütertarif", Berlin 1879, S. 36.

VI.

Zuständigkeit für das Tarifwesen in Preußen seit der Verstaatlichung der Privatbahnen.

1. Behörden.

Mit dem Scheitern der 1879 geplanten reichsgesetzlichen Regelung des Tarifwesens war den einzelnen Bundesstaaten ihre Tarifhoheit uneingeschränkt verblieben, vermöge deren sowohl in den bereits 1879 mit einem wohlabgerundeten Staatsbahnnetz versehenen Mittelstaaten, als auch in dem dem reinen Staatsbahnsystem energisch zustrebenden Preußen eine den Interessen des Gemeinwohls dienende Gestaltung des Tarifwesens zum Durchbruch kam. Die bisherigen Landesaufsichtsbehörden wurden in dem Staatsbahnsystem nunmehr die obersten Träger einer straffen, durch keine Konzessionen und Privilegien eingeengten Tarifpolitik. So unterliegt in Preußen nach der Organisation der Staatsbahnverwaltung vom 24. November 1879 und nach der die letztere ersetzenden Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen vom 15. Dezember 1894 die Festsetzung und Änderung der Tarife der Bestimmung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. Den Königlichen Eisenbahndirektionen ist jedoch überlassen:

1. Die Herstellung direkter Tarife mit anderen deutschen Bahnen, wenn diese die preußischen Staatsbahneinheitssätze gleichfalls annehmen. Die auf solche Weise hergestellten Tarife müssen indes vor Einführung dem Minister vorgelegt werden.

2. Die Aufnahme neuer Stationen in die direkten Tarife mit deutschen, wie mit fremdländischen Bahnen, wenn die Frachtanteile

der deutschen Bahnen nach Maßgabe der für den betreffenden Tarif angenommenen Grundsätze normal gebildet werden. Im übrigen ist vor Einführung direkter Tarife im internationalen Verkehr für wichtige Gegenstände der einheimischen Produktion dem Minister kurzer Bericht zu erstatten, ehe die Einleitung bezüglicher Verhandlungen mit den fremden Bahnen veranlaßt wird.

3. Die selbständige Herstellung direkter und Verbandsverkehre mit ausländischen Bahnen ist soweit den königlichen Eisenbahndirektionen überlassen, als nicht günstigere Frachtsätze oder Frachtbedingungen bewilligt werden sollen, als für die gleichartigen Artikel im Verkehr von und nach den Grenzstationen bestehen; werden dagegen günstigere Frachtsätze beansprucht, so ist auf die ministerielle Genehmigung nur dann zu rechnen, wenn entweder eine Benachteiligung inländischer wirtschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen ist, oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft für die beantragte Ermäßigung der Tarife sprechen. In letzterer Beziehung kommen insbesondere die Interessen des deutschen Seehandels oder der inländischen Konsumtion, der eigenen Ausfuhr, oder namentlich, wenn es sich um die Konkurrenz gegen fremdländische Verkehrsstraßen handelt, auch die eigenen Interessen der deutschen Eisenbahnen in Frage. Im übrigen müssen auch diese Tarife vor ihrer Einführung stets beim Minister zur Vorlage gebracht werden. — Ausnahmetarife, d. h. solche, welche für einzelne Artikel in Abweichung von der für die betreffende regelrechte Tarifklasse festgesetzten normalen Grundtaxe gebildet werden sollen, unterliegen mit geringen untergeordneten Ausnahmen stets der ministeriellen Genehmigung.

Nach der im Oktober v. Js. dem Landeseisenbahnrat zugegangenen Übersicht bestehen zur Zeit in Preußen folgende Ausnahmetarife, deren wichtigste bei steigender Entfernung mit fallender Staffel gebildet sind:

1. Für Steinkohlen und Steinkohlenkoks, Steinkohlenbrikets;
2. „ Braunkohlen, Braunkohlenkoks, Braunkohlenbrikets;
3. „ Rohstoffe (Düngemittel, Erden, Kartoffeln, Rüben, Brennstoffe, Holz des Specialtarifs III u. s. w.);
4. „ Erden und Steine;

5. Für Cement, Gips, Asphalt u. s. w.;
6. „ Düngemittel, Salz, Soda, Harz, Säuren u. s. w.;
7. „ Eisenerze, Kiesabbrände, Braunstein, Schlacken, Schwefelkies;
8. „ Roh- und Brucheisen, Gießereiroheisen;
9. „ Eisen und Stahl;
10. „ Blei und Zink;
11. „ Getreide, Hülsenfrüchte, Ölsamen, Malz und Mühlenfabrikate;
12. „ Flachs, Hanf, Hede, Werg, Jute und Seilerwaren;
13. „ Feld-, Wiesen- und Gartenerzeugnisse;
14. „ Holz;
15. „ Spiritus, Sprit, Bier;
16. „ Stärke (Kartoffelmehl, Traubenzucker, Dextrin u. s. w.);
17. „ Petroleum und Naphta;
18. „ Palmöl, Palmkernöl, Kokosnußöl, Leinöl u. s. w.;
19. „ Schwefel;
20. „ Garne und Gewebe, Twiste;
21. „ Glas;
22. „ Zucker;
23. „ Häute und Felle;
24. „ besondere Seehafen-Ausnahmetarife.

Die Gründe, welche für ihre Einführung maßgebend gewesen sind und auch ferner zur Richtschnur für die Gewährung von Ausnahmetarifen genommen werden, sind vornehmlich folgende:

1. Zur Förderung der gewerblichen oder landwirtschaftlichen Produktion durch erleichterte Zufuhr notwendiger Roh- und Hilfsstoffe;

2. Zur Förderung des Absatzes einheimischer Erzeugnisse in den durch fremde Konkurrenz bedrohten Bezirken des Inlandes sowie — in besonders bemerkenswertem Grade — zur Erleichterung der Ausfuhr deutscher Erzeugnisse in das Ausland;

3. Zur Unterstützung des Handels deutscher Handelsplätze, — namentlich der deutschen Seehäfen — gegen den Wettbewerb fremder Plätze;

4. Zur Unterstützung einheimischer Verkehrsanstalten — ins-

besondere der Staatseisenbahnen — gegen den Wettbewerb fremder Eisenbahnen und Wasserstraßen.

Über die Höhe der durch die Einführung der Ausnahmefrachtsätze gewährten Ermäßigungen hat sich in den letzten Landtagsverhandlungen der Minister Thielen selbst wie folgt ausgesprochen:

„Wir haben in den letzten beiden Jahren an Ermäßigungen mindestens 27 bis 28 Millionen aus der Einnahme zur Verfügung gestellt. Ein großer Teil dieser Ermäßigungen ist übereinstimmend sämtlichen Wirtschaftszweigen des Landes zu gute gekommen. Ich führe hier zunächst die Einreihung der Kohle in den Rohstofftarif an, die jedem, der überhaupt ein Feuer macht, zu gute gekommen ist, und die ziffermäßig sich auf 15 Millionen beläuft. Ich führe zweitens an die Einführung des ermäßigten Stückguttarifs, dessen Wirkung sich auf 11 Millionen berechnet und auch gleichmäßig allen Wirtschaftszweigen, besonders aber der Landwirtschaft zu gute gekommen ist, wie denn auch aus landwirtschaftlichen Kreisen hauptsächlich darauf gedrungen ist, zu dieser Tarifmaßregel überzugehen."

2. Beratende Körperschaften.

Mit der zunehmenden Wichtigkeit, welche das Tarifwesen für das gesamte, gleichfalls verwickelter werdende Wirtschaftsleben erlangte, nahmen die größeren Bundesstaaten im Anfange der achtziger Jahre[1]) darauf Bedacht, zwecks sachkundiger Wahrung der Interessen der verschiedenen Wirtschaftszweige besondere Körperschaften zur beirätlichen Mitwirkung in Tarif- und Verkehrsfragen einzusetzen. So hatte Baden 1880, Bayern, Sachsen, Württemberg und Hessen Eisenbahnbeiräte ins Leben gerufen. In Preußen hat das Gesetz vom 1. Juni 1882 zur Erfüllung der vom Landtage bei Annahme des Gesetzes über den Erwerb der Eisenbahnen vom 29. Dezember 1879 geforderten wirtschaftlichen Garantieen eine ähnliche Institution in den Bezirkseisenbahnräten und dem

[1]) Ulrich, Tarifwesen im allgemeinen S. 204; in Baden durch Verordnung vom 4. November 1880, in Bayern durch Verordnung vom 16. März 1881, in Württemberg durch Verordnung vom 20. März 1881, in Sachsen durch Verordnung vom 9. Juli 1881, in Hessen durch Verordnung vom 5. Juli 1881.

Landeseisenbahnrat geschaffen, und zwar die ersteren als Beiräte für die Königlichen Eisenbahndirektionen, den letzteren als Beirat der Centralverwaltung der Staatseisenbahnen.

Die Bezirkseisenbahnräte setzen sich zusammen aus Vertretern des Handelsstandes, der Industrie, der Land- und Forstwirtschaft; ihre Mitglieder, sowie deren Stellvertreter werden von den Handels- und Landwirtschaftskammern, sowie von anderen, durch die Minister der öffentlichen Arbeiten, für Handel und Gewerbe und für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu bestimmenden Korporationen und Vereinen auf drei Jahre gewählt.

Der Bezirkseisenbahnrat ist von den Königlichen Eisenbahndirektionen in allen die Verkehrsinteressen der Bezirke berührenden wichtigen Fragen zu hören; namentlich gilt das von wichtigen Maßregeln bei der Feststellung oder Abänderung (der Fahrpläne) und Tarife. Sie sind auch befugt, in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art selbständig Anträge an die Königlichen Eisenbahndirektionen zu richten und von diesen Auskunft zu verlangen.

Diejenigen Beschlüsse der Bezirkseisenbahnräte, die nach dem Ermessen der Königlichen Eisenbahndirektionen die Einholung der ministeriellen Genehmigung erfordern, sind dem Minister mit besonderen, eingehend begründeten Berichten vorzulegen.

Dem Landeseisenbahnrat, dessen Mitglieder teils von den erwähnten Ministern, teils durch die Bezirkseisenbahnräte aus den Kreisen der Land- und Forstwirtschaft, der Industrie und des Handelsstandes der Provinzen, bestimmter Regierungsbezirke und einzelner Städte gewählt werden, sind zur Äußerung vorzulegen:

1. Die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beizufügende Übersicht der Normaltransportgebühren für Personen und Güter;

2. Die allgemeinen Bestimmungen über die Anwendung der Tarife (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation);

3. Die Anordnungen wegen Zulassung oder Versagung von Ausnahme- und Differentialtarifen;

4. (Anträge auf allgemeine Änderungen der Betriebs- und Bahnpolizeiordnungen, soweit sie nicht technische Bestimmungen betreffen). Der Landeseisenbahnrat hat auch in allen wichtigeren, das öffentliche Verkehrswesen der Eisenbahnen berührenden Fragen

auf Verlangen des Ministers der öffentlichen Arbeiten sein Gutachten zu erstatten; auch kann er in Angelegenheiten der vorbezeichneten Art selbständige Anträge an den Minister der öffentlichen Arbeiten richten und von diesem Auskunft verlangen. Seine Berufung findet nach Bedürfnis, mindestens aber zweimal im Jahre statt. Die Verhandlungen des Landeseisenbahnrates werden von dem genannten Minister unter Beifügung einer übersichtlichen Darstellung des Ergebnisses und der darauf getroffenen Entscheidungen ebenso wie die Normaltransportgebühren für Personen und Güter dem Landtage regelmäßig mitgeteilt.

Unter der Mitwirkung dieser Körperschaften auf dem Gebiete des Tarifwesens sind zum großen Teil die bereits oben namhaft gemachten Ausnahmetarife zustande gekommen.

VII.

Tarifkontrolle des Reichs.

Nach Artikel 45 der Reichsverfassung steht dem Reiche die Kontrolle über das Tarifwesen zu; es wird namentlich dahin wirken:

1. Daß baldigst auf allen deutschen Eisenbahnen übereinstimmende Betriebsreglements (die heutige Verkehrsordnung) eingeführt werden;

2. Daß die möglichste Gleichmäßigkeit und Herabsetzung der Tarife erzielt, insbesondere, daß bei größeren Entfernungen für den Transport von Kohlen, Koks, Holz, Erzen, Steinen, Salz, Roheisen, Düngungsmitteln und ähnlichen Gegenständen ein dem Bedürfnis der Landwirtschaft und Industrie entsprechender ermäßigter Tarif, und zwar thunlichst der Einpfennigtarif eingeführt werde. — Ebenso wie die erste ist auch die zweite Forderung bereits erfüllt, indem sogar für alle Güter des Specialtarifs III bei Beförderung über 100 km der Einpfennigsatz, d. i. nach den modernen Gewichts- und Entfernungsmaßen umgerechnet, 2,2 Pfg. für die Tonne und das Kilometer erhoben wird.

Mit der Wahrnehmung der dem Reiche zustehenden Rechte ist das durch Gesetz vom 27. Juni 1873 eingerichtete Reichseisenbahnamt betraut, welches indessen auf dem Gebiete des Tarifwesens nach dem Scheitern des Reichseisenbahnprojektes und nach dem Übergang zum Staatsbahnsystem keine besondere Bedeutung mehr erlangt hat; seine Thätigkeit erstreckt sich auf diesem Gebiet vorzugsweise auf die formale Tarifkontrolle, infolge deren ihm in Tarifsachen folgende Vorlagen zu machen sind:

1. Jede Eisenbahnverwaltung hat allmonatlich über ihre Tarifverhältnisse Bericht zu erstatten, der alle in dem vorhergehenden Monat eingetretenen Tarifänderungen zu enthalten hat.

2. Dem Bericht sind diejenigen Tarife, Nachträge, Protokolle, Dienstbefehle, Verkehrsleitungsvorschriften und Anteilsübersichten, Verbandsübereinkommen sowie Berichtigungen dieser Drucksachen in je einem Druckstück anzuschließen, die in dem Bericht behandelt sind.

3. Einer besonderen Erwähnung und eingehenden Begründung bedürfen diejenigen Tarife, nach welchen auf demselben Verkehrswege nach einer vorliegenden Station an Gesamtfracht mehr erhoben wird, als nach einer darüber hinausliegenden, entfernteren Bestimmungsstation, sowie ferner alle Tarife, die für ausländische Erzeugnisse einen an sich oder verhältnismäßig günstigeren Frachtsatz gewähren, als für gleichartige inländische Erzeugnisse; auch ist die Verfügung der Aufsichtsbehörde, durch welche solche Tarife genehmigt oder angeordnet sind, genau anzugeben.

VIII.

Schluß.

Fassen wir zum Schluß die wichtigsten Punkte in der Entwickelung des Gütertarifwesens in Deutschland und besonders in Preußen kurz zusammen, so kommen wir zu folgendem Ergebnis:

1. Gegenüber dem früheren Zustande zur Zeit des Privatbahnsystems ist in der ausschließlichen Konzentration der Tarifgewalt in der Hand des Staates ein unleugbarer Fortschritt gegeben. Das vom Staat direkt ausgeübte Tarifrecht verbürgt in ungleich höherem Maße eine dem Gesamtwohl entsprechende Tarifgestaltung, als es eine nur mittelbar zur Geltung kommende Aufsicht über eine große Anzahl von Privateisenbahnverwaltungen vermag.

2. Die bisher in der Tarifpolitik von der Staatsregierung befolgten Grundsätze, sowie die ausgedehnte Mitwirkung der Vertreter aller Gewerbszweige bei allen wichtigen Tariffragen bieten im allgemeinen eine ausreichende Gewähr für eine gerechte Würdigung der wirtschaftlichen Interessen des Landes, wenn auch im einzelnen berechtigte Forderungen noch auf Erfüllung warten.

3. Durch den Eisenbahnbesitz und seine Erträgnisse ist der preußische Staat überhaupt erst in die Lage versetzt, ohne Auflage neuer Steuern seinen erhöhten und sich noch immer steigernden Kulturaufgaben vollkommen gerecht zu werden.

4. Neben den zu allgemeinen Staatszwecken d. h. zum Wohle des Landes verwendeten, bedeutenden Eisenbahnüberschüssen sind im Laufe der Zeit beträchtliche Tarifermäßigungen eingetreten und

finden noch fortdauernd statt, so daß das Gütertarifwesen gleichsam in dem Stadium einer fortgesetzten Reform sich befindet, mit der Tendenz einer stetig zunehmenden Erniedrigung der Frachtpreise, allerdings in einem durch die Finanzlage bedingten langsamen Tempo. Im Abschnitt II wurde bereits ausgeführt und soll der Wichtigkeit wegen hier kurz wiederholt werden, daß mit Rücksicht auf die zu tilgende Eisenbahnkapitalschuld und die zur Zeit noch bestehende Besteuerung notwendiger Lebensmittel dieses langsame Vorgehen sogar eine Pflicht der Gerechtigkeit gegenüber denjenigen Bevölkerungsklassen und Landesteilen ist, welche an den Vorteilen des Eisenbahnwesens nur geringeren Anteil nehmen können, als die besser gestellten Klassen und die Gebiete, welche mit einem dichtmaschigen Eisenbahnnetz versehen sind.

Denjenigen, welche gleichwohl unter dem Titel der allgemeinen Interessen mit weitgehenden Sonderwünschen an die Staatsverwaltung herantreten und eine radikale Tarifreform in Gestalt einer sprunghaften, nicht in der geschichtlichen und wirtschaftlichen Entwickelung gelegenen Frachtherabsetzung und zwar in eigennütziger Absicht verlangen, mag hier das folgende charakteristische Wort Cohns[1]) entgegengehalten werden:

„Das mangelhaft entwickelte Staatsbewußtsein veranlaßt die verschiedenen Klassen der Gesellschaft, an solche Anstalten, welche sich in den Händen des Staates befinden, Anforderungen zu machen, bei denen sie vergessen, sich über das Verhältnis der Gebenden und Empfangenden klar zu werden. Es liegt darin eine große Gefahr für alle Staatsunternehmungen, eine Hauptgefahr des Staatseisenbahnwesens. Unklare Vorstellungen von der Analogie anderer öffentlicher Anstalten verleiten zu Auffassungen, welche sich weit von der Gerechtigkeit entfernen, weil sie zu Gunsten derjenigen Teile der Staatsgesellschaft öffentliche Opfer verlangen, die am wenigsten ihrer bedürfen."

Die neuerdings von einem Autor in den Vordergrund gerückte Forderung einer *gesetzlichen* Regelung scheint bei den im Princip

---

[1]) Cohn, Untersuchungen über die englische Eisenbahnpolitik, im Archiv für Eisenbahnwesen 1883 S. 422; vgl. auch dasselbe Archiv 1898, S. 213.

zweckmäßigen Einrichtungen für die organische Weiterentwickelung des Tarifwesens kaum notwendig, vielleicht sogar verfehlt, da die Möglichkeit parteipolitischer Beurteilung rein wirtschaftlicher Fragen dadurch eine ungemeine Erweiterung erfahren würde. Vielmehr wird es besonders darauf ankommen, die zur Zeit bestehenden Organe, namentlich die der Bezirkseisenbahnräte und des Landeseisenbahnrates durch erweiterte Heranziehung der wirtschaftlichen Interessenten auszugestalten und in ihren Sitzungen einen auf das Ganze gerichteten Gemeinsinn bei der Beurteilung der Tariffragen zu pflegen und zu erhalten. Andererseits erscheint aber die schon wiederholt erörterte Forderung einer umfassenden volkswirtschaftlichen Ausbildung wenigstens der mit dem Tarifwesen betrauten Beamtenschaft wegen ihrer engen Berührung mit dem Wirtschaftsleben durchaus zeitgemäß [1]).

Bevor an eine allgemeine Herabsetzung der Einheitssätze des Normaltarifs herangetreten werden kann, mit welcher schon aus praktischen Rücksichten eine Zusammenlegung der alsdann nur noch durch geringe Unterschiede in den Einheitssätzen von einander abweichenden Klassen, und vielleicht die Annahme einer größeren Entfernungseinheit als das Kilometer verbunden werden könnte, dürften die Aufgaben der preußischen Eisenbahnpolitik in nächster Zukunft darin zu finden sein, daß einmal eine den veränderten Finanzverhältnissen entsprechende Änderung des Garantiegesetzes vom 27. März 1882 über die Verwendung der Eisenbahnüberschüsse [2]) herbeigeführt und zweitens eine baldige Ausdehnung der preußisch-hessischen Finanzgemeinschaft auf das ganze Reich angestrebt wird, obschon sich zur Zeit fast unüberwindliche Schwierigkeiten der Verwirklichung eines solchen Reichseisenbahnprojekts entgegenzustellen scheinen [3]).

---

[1]) Siehe auch Gustav Cohn, Über das staatswissenschaftliche Studium im Hinblick auf die Staatseisenbahnverwaltung. Archiv für Eisenbahnwesen 1885, S. 253.

[2]) Vgl. auch Preußische Jahrbücher 1895, S. 503 über die Verwendung der preußischen Eisenbahnüberschüsse.

[3]) Siehe Bericht der Budgetkommission der badischen ersten Kammer über die Staatsrechnung der Jahre 1895 und 1896. Vgl. auch Cohn, System der Nationalökonomie III. Bd. § 611.

Der Gewinn könnte in deutschnationaler, politischer und finanzieller Richtung für alle Bundesstaaten ein kaum geringerer sein, als derjenige war, welchen die 1828 von Preußen und Hessen ausgehenden Bestrebungen auf Gründung eines ganz Deutschland umfassenden Zollvereins in ihrer Verwirklichung allen Beteiligten gebracht haben.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY

Quellenangabe.

Archiv für Eisenbahnwesen, herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Beiträge zur Beurteilung der Frage der Differentialtarife für den Transport ausländischer Erzeugnisse auf den deutschen Bahnen, herausgegeben von dem Verein der Privatbahnen im Deutschen Reich, Berlin 1879.

Cohn, Die englische Eisenbahnpolitik der letzten zehn Jahre (1873—1883), Leipzig 1883.

Der einheitliche deutsche Eisenbahngütertarif, eine Fachstudie über das Tarifwesen der deutschen Eisenbahnen, Berlin 1879.

Die Entwickelung des Gütertarifwesens der deutschen Eisenbahnen, herausgegeben von dem Verein der Privateisenbahnen im Deutschen Reich, Berlin 1879.

Krönig, Die Differentialtarife der Eisenbahnen, ihre Entwickelung, Bedeutung und Berechtigung, Berlin 1877.

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von J. Conrad u. m. a., 1890—1894.

Pauer, Leitfaden des Eisenbahntarifwesens, Wien 1894.

Rank, Das Eisenbahntarifwesen in seiner Beziehung zu Volkswirtschaft und Verwaltung, Wien 1895.

Reitzenstein, Die Gütertarife der Eisenbahnen, insbesondere das Gewichts- und Wagenraumsystem, Berlin 1874.

Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft, 2 Bände, Wien 1878.

Schönberg, Handbuch der politischen Ökonomie, 3 Bände, Tübingen 1896—1898.

Schreiber, Das Tarifwesen der Eisenbahnen, Wien 1884.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

YC 89536